

# El Obrero Ferroviario

Organo de los Sindicatos Ferroviarios  
De TALLERES Y TRAFICO

ADHERIDOS A LA F. O. R. A.

APARECE QUINCENALMENTE

2.ª ÉPOCA

Redacción y Administración  
MEXICO 1856 — U. T. 3180, Libertad

PORTE PAGO

## A propósito del 1º de Mayo

La historia del movimiento sindical, ha demostrado plenamente que el progreso de la clase obrera se debe a su capacidad de organización. El tenor de vida, en los diversos países, es tanto más elevado cuanto mayor es el grado de organización. Los países anglosajones — que es donde la organización sindical se ha iniciado y adquirido más desarrollo — son también los que ofrecen mejores condiciones de vida.

Si miramos a nuestro alrededor, podremos constatar un fenómeno semejante. Si nos fijamos en los diversos países sudamericanos, comprobaremos igualmente que el bienestar del proletariado es proporcional a su organización. La escasez de población obrera, que según ciertas escuelas económicas, es el factor determinante de los altos salarios, en los países coloniales, no tiene en la práctica la importancia que se le atribuye.

La precaria situación de la clase obrera de Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, etc., menos poblados que la Argentina y de una corriente inmigratoria inferior, es una prueba palpable de lo que decimos. Aparte de que, aquí mismo, es fácil comprobar que el mejoramiento obrero, en su aspecto económico como intelectual y moral, ha sido correlativo al grado de organización y al espíritu de lucha. Dentro del mismo gremio ferroviario esta verdad se ha puesto de manifiesto. El personal de locomotoras, que fué el primero a organizarse y a luchar es, también, el que antes supo conquistar mejoras e imponer respeto. Y la prueba de que las mejoras de los maquinistas y foguistas — conquistada en buena ley, la tenemos a la vista. Ha bastado que el resto del personal se organizara, para que conquistara, a su vez, iguales derechos.

Si todos los trabajadores se comprometieran bien de lo que la organización significa, abandonarían las falsas y mezquinas preocupaciones que hoy los extravía, para cooperar al robustecimiento de sus respectivos sindicatos. Porque, se ha visto y se ve diariamente, que el bienestar de cada gremio, el respeto que goza frente a los patronos y gobiernos es proporcional a su unión y a su capacidad de lucha, y nada tiene que ver (a pesar de que lo creen algunos ilusos) las ideas ni los principios que puedan profesar.

Sin embargo, hemos de confesar, no sin dolor, que esas verdades sencillas y evidentes son las menos conocidas o las más olvidadas. Pues diariamente tenemos ocasión de comprobar que un buen número de trabajadores, en vez de luchar por el robustecimiento de su organización, como el buen sentido y la experiencia aconseja, dedican sus afanes a quebrantarla con el pretexto utópico y pueril de buscar una mejor o más bien orientada.

Y ese fantasear utópico ha sido en todos los tiempos un gran obstáculo para los hombres prácticos y de acción, tan difícil de vencer como el espíritu reaccionario y conservador. El utopismo más peligroso e inveterado es la manía de la perfección. Los que abrigan esa falsa ilusión, los que se creen sabios o perfectos, son, dentro del movimiento sindical, los que más dificultan su desarrollo.

Ignoran por lo visto (a pesar de pretender saberlo todo) que en la vida práctica, los deseos, para alcanzar satisfacción, deben guardar armonía con su propia capacidad y fuerza, y que, por otra parte los que olvidando estas obvias verdades — sean individuos o grupos — emprenden obras superiores, nunca consiguen otras cosas que lo que el héroe manchego: palos y el ridículo.

Entre los ferroviarios las luchas heroicas han tenido su época durante los años 1917-1918.

De ello queda como recuerdo los innumerables cesantes, cuya reincorporación está hoy por ser una realidad.

Aprovechando esa lección, que la propia experiencia ofrece, es como los ferroviarios han llegado a ser lo que son hoy: los menos bulliciosos y los más fecundos.

El 1.º de Mayo de este año laborioso debe ser saludado con más entusiasmo que nunca, porque nos sorprende en plena actividad y en pleno progreso. Y este día simbólico en que el proletariado del mundo afirma su fe en el triunfo de su santa causa, los ferroviarios hemos de reafirmar, también, nuestros propósitos de proseguir la lucha, cada vez más unidos, dentro de nuestra Confraternidad, hasta reivindicar a todas las víctimas de los pasados errores y materializar, en una bella realidad, nuestras supremas aspiraciones: la emancipación.

He ahí los puntos sobre los cuales, deben meditar los camaradas ferroviarios en este día histórico y revolucionario.

## La fecha histórica

Los trabajadores de todo el mundo, borrando las fronteras que el capitalismo ha trazado a los pueblos, nos confundimos en una misma acción: paralizamos el trabajo para conmemorar nuestra fecha histórica: recordar a los caídos en la lucha y renovar nuestra confianza en el porvenir; en ese porvenir tan ansiado que cerrará el ciclo al régimen bárbaro que impera.

Estamos convencidos de que sólo en nosotros reside la fuerza capaz de derribar este estado de cosas, para implantar, sobre sus ruinas, la sociedad nueva, sin explotados ni explotadores; y esa confianza — que no nos la inspira ningún mesías; ningún credo, ninguna creencia abstracta, sino que nace de la historia misma que nos enseña que las únicas conquistas que hasta el presente ha obtenido nuestra clase, se deben exclusivamente, a las luchas en el campo de la producción — nos alienta para perseverar en la obra. Y año tras año, en esta fecha memorable, al hacer nuestro balance, vemos, con satisfacción, que a pesar de todos los obstáculos que se nos oponen, nuestro ejército sigue impertérrito su marcha — hacia las más avanzadas posiciones del capitalismo — para librar la batalla final y que sus filas van engrosando considerablemente a medida que van pasando los eslabones de la cadena de los años...

Ahora bien; ¿el 1.º de Mayo es un día de fiesta? ¿O es, acaso, un día de luto? Entendemos que no es ni lo uno ni lo otro.

No puede la clase trabajadora conmemorar esta fecha como fiesta — no obstante su discutido origen — por cuanto al haberse la conmemoración uniforme y escogido este día, no inspiraron en los acontecimientos de Chicago y entonces resulta ingenuo creer que haya quien considere ese acontecimiento como una fiesta, cuando — por el contrario — fué una de las primeras y más sangrientas escararuzas de la gran batalla que aun no ha terminado, para la obtención de la jornada de 8 horas. Nosotros podemos considerar fiesta esta fecha el día que hayamos derribado al capitalismo y nos llegue ésta, como la evocación de aquel día en que se inició la guerra sin cuartel contra los opresores; entonces será fiesta; mientras, no!

No puede tampoco considerarse como día de luto, en conmemoración de los ahogados a consecuencia de la huelga ocurrida en Chicago, por cuanto estos sucesos ocurrieron — como es del dominio de todos — el día 4 de mayo de 1886 y Spies, Parson, Engel y Fielden fueron decapitados el 11 de noviembre del año siguiente. Por otra parte, la clase trabajadora ha pagado tributo a su idea de emancipación, entregando al sacrificio, alguno de sus miembros, en todos los días que forman el año calendario y por consiguiente tendríamos que conmemorar como luto a todos los días, ya que sería injusto establecer diferencia por que algunos murieron en la horca, otros en las cárceles y los demás fusilados a mansalva en las calles o plazas o víctimas de la miseria en algún inhumano conventillo.

Para nosotros esta fecha es de afirmación de clase, de exteriorización de propósitos; y, por consiguiente, no podemos detenernos a rendir homenaje al trabajo, por cuanto éste sigue siendo, aun, la justa maldición de nosotros mismos y el "modus vivendi" de nuestros verdugos. Cuando hayamos dignificado al trabajo, lo rendiremos culto, mientras siga siendo nuestro azote, no. Tampoco podemos detenernos a llorar nuestros muertos; no ha de ser el corazón el que ha de ganar la batalla al capitalismo y el homenaje más sagrado que se les puede rendir a los que han caído en la lucha es el de secundar su obra; con ello demostraremos que esos sacrificios no han sido estériles. Fecunda la convicción de que al habíamos

esos muertos habían de repetir estas mismas palabras.

Por eso es que entendemos que debe aprovecharse este día para hacer obra revolucionaria obra práctica, llevando al corazón de las masas nuestra palabra — desde el periódico, la tribuna, etc. — haciéndoles ver, a los que no saben y recordar a los que olvidan, cuál es su situación frente al capitalismo y cómo han de proceder para emanciparse de ese tutelaje.

Los trabajadores de este rincón de la tierra, en este día grandioso de nuestra historia, rendiríamos el mejor homenaje a quienes dieron su vida para redimir al trabajo, haciendo de todas las agrupaciones — que están divididas

por meros caprichos de grupos y no por nada fundamental, por cuanto todos los trabajadores tenemos idénticas aspiraciones — una sola fuerza, con la cual adquiriremos la cohesión indispensable para la futura acción definitiva contra este régimen que subsiste, gracias a la discordia que la burguesía ha conseguido introducir en las filas obreras.

Trabajadores: ¡Que vibre en nuestros pechos, en este día grandioso, como el exponente de nuestra capacidad, el propósito de unión y honramos, así, la memoria de los caídos en aras de la sublime causa del trabajo!

B. F. ZUGASTI.

## Primero de Mayo

Ven, ¡oh, Mayo! te esperan las gentes,  
te saludan los trabajadores;  
dulce pascua de los productores,  
ven y brille tu espléndido sol.

En los prados que el fruto sazonan,  
hoy retumba del himno los sonos,  
ensanchando así los corazones  
de los pájaros e islas de ayer.

Desertad, ¡oh falange de esclavos  
de los sucios talleres y minas,  
de los campos, de las marinas;  
tregua, tregua al eterno sudor!

Levantemos las manos callosas,  
elevemos altivos las frentes,  
y luchemos, luchemos valientes  
contra el fiero y cruel opresor.

De tiranos, del ocio y del oro  
procuremos redimir el mundo,  
y al mirar nuestro esfuerzo fecundo  
lograremos al cabo vencer.

Juventud, ideales, dolores,  
primavera de atractivo arcano,  
verde Mayo del género humano  
dad al alma energía y valor.

Alentad al rebelde vencido  
cuya vista se fija en la aurora,  
y el valiente que lucha y labora  
para el bello y feliz porvenir.

Pedro GORI.

## Hay que unir y no dividir

(El partido socialista italiano ha sufrido una escisión, que dió margen a la formación de un nuevo partido político con la denominación de "partido comunista". En Italia, como en muchos otros países de Europa, el partido socialista ha ejercido y ejerce aún una marcada influencia sobre muchos organismos sindicales. Es por ello que la escisión de ese partido ha preocupado a los sindicatos obreros. La organización de los ferroviarios italianos — que ha inspirado su acción en los principios puramente de clase y por lo mismo autónomos — al comentar editorialmente la escisión en el campo político, en el artículo que reproducimos, reafirma una vez más esa concepción.

Entre nosotros se han producido acontecimientos semejantes, si bien han tenido menos repercusión en el movimiento sindical, en virtud de estar aquí más arraigado el sentimiento de independencia sindical que en Italia. A los trabajadores del país — salvo contadas excepciones — no preocupan ni apasionan los partidos ni los problemas políticos. Es por esto que las escisiones partidistas no perturban la actividad sindical, que se ha desenvuelto siempre al margen de los partidos y sectas y libre de toda influencia extraña.

Es éste, por otra parte, el camino maestro de la acción sindical, como lo afirman los ferroviarios de Italia, que por sus innumerables batallas, han conquistado un puesto prominente entre las organizaciones obreras del mundo. Los camaradas podrán constatar, con satisfacción, que el criterio que sostienen los ferroviarios italianos es el mismo que ha inspirado en su acción a nuestra organización.

He aquí el artículo a que nos hemos referido, cuya lectura nos permitimos recomendar a los camaradas:

Bien que escritas bajo la impresión de acontecimientos que perturbaban gravemente las relaciones entre las organizaciones sindicales — lamidas como están por la llama destructora de la discordia política — nos esforzaremos

por imprimir a estas líneas la más irrepreensible serenidad.

Nos referimos a concepciones que han sufrido la prueba más rigurosa de la vida. Las instituciones obreras son más sólidas que los partidos políticos; éstos cambian, según las ilusiones ópticas de sus corrientes, pero aquellas permanecen firmes a la gran ley de desarrollo que ha hecho de ellas los pilares de la nueva civilización socialista. Aun a través de los escollos de una crisis política — a raíz de la cual el reciente congreso de Lione ha despedazado en dos fracciones al añoso partido socialista italiano — las organizaciones sindicales sabrán hacer que permanezca intacta toda su armadura. A ellas, de todos modos, incumbe la última palabra; pues ningún movimiento histórico del proletariado puede conducirse al cumplimiento de su objetivo sin tener en ellas las bases de apoyo y de construcción.

Hasta ayer las dos tendencias, la socialista y la comunista — que hoy con furor caino y con una verdadera tempestad de apóstrofes recíprocos se disputan la dirección del proletariado — parecían que, con otros nombres, hubieran querido agotarse en la posesión del poder estatal conforme a su respectiva visión gradualista o revolucionaria.

Hoy — bajo la luz experimental del evento ruso — este problema ya no existe. El ha sido ahora invertido. La idea madre conductora de todo el proletariado — si se exceptúan las retrógradas tortugas de la social-democracia — es la convicción de que la palanca de apoyo del proceso social es el mismo proletariado organizado, quien asumirá finalmente en sí el poder, todo el poder, quebrando la espina dorsal a aquella máquina estatal que el socialismo parlamentario y democrático había codiciado como el botín de su avidez.

Este gran proceso de clarificación de la conciencia de clase coloca en primera línea la misión histórica del sindicato. Este se revela tal cual es: el rival del estado; el núcleo en formación de la sociedad de los productores; el hecho organizado que desafía el orgullo vacío de las fórmulas verbales; la economía que se sobrepone a la política; la clase que reabsorbe, en su propia síntesis viviente, la parcialidad de las escuelas o de los partidos.

Nuestros esperábamos de esta orientación de la conciencia histórica contemporánea el reactivo eficaz contra el hervor de disensiones dentro las filas de las masas organizadas; mas no era posible evitar que la clamorosa ruptura de las viejas compaginaciones políticas no tuviera su repercusión también en las esferas sindicales. Ni nos escandalizamos porque el clamor de la disputa no se hubiera detenido ante los umbrales del sindicato; pero nos envolvería un doloroso estupor si en él no encontráramos los términos de la solución vital y armónica que la angustia de la arena política de partido no podía ni sabía ofrecer ni enseñar.

¿Quién no querrá entender la síntesis sugestiva de la magistral enseñanza que emerge de la actividad huelguística, mutualista y organizadora? Son muchos los que han comprendido que el único centro de gravedad de toda la acción innovadora del proletariado está en el sindicato y que las energías para la lucha que se despliegan en este terreno unen y no dividen, asimilan y no fraccionan. Es así cómo se forma la potencia invencible del proletariado.

¿Qué organizador sagaz, que estime estar más de acuerdo con la vida que con las cambiantes fórmulas de los congresos políticos, no sabe — por experiencia propia — que las fórmulas, que parecían las más repugnantes, encontraron al lado del acto práctico de la representación directa de clase una resultante común?

Mostrarse partidista frente a la disciplina sindical, a las necesidades comunes y objetivas en la formación de los órganos directivos, así como también de las indicaciones de las orientaciones sociales, es como abandonar el camino directo y directo para lanzarse por las callejuelas tortuosas; significa anteponer las falaces ideologías al instinto insitativo y profundo de la clase, que guía mejor que cualquier apriorismo doctrinario, que primero comprueba la táctica más adecuada y luego la exprime teóricamente.

Que se discuta de orientación y, si se quiere, que sea también de los partidos; pero que no se nos divida en partidos ahí donde el sindicato, hasta aquí, ha unido y estrechado en una tarea de necesidad común a todos los valedores del capital. Oremos como hombres de clase y no como hombres de partidos y de sectas. Sea nuestra institución siempre un instituto social y no un "club"; sea un órgano de la nueva economía en formación y no la arena de las desenfrenadas pasiones. Que en nuestras asambleas se continúe indagando afanosos y diligentemente lo cuanto "debe" unir y estrechar a la gran masa de los productores en su aspiración global y en su misión histórica total, y no se conviertan en campo de averiguación exasperada de las fórmulas que hay que dictar, de los puntos de vista particulares que hay que hacer resaltar, o en capillas para pontificar.

¿Cuántos años de refinada educación sindicalista se perderían, con imponderable culpa, si la histórica crepitación de la polémica de partido no viniera a quebrar la sólida unidad de los esfuerzos, hasta aquí fusionada por el vínculo de acero de la unión sindical?

¿Quién querrá hacerse responsable de esta irreparable y funesta regresión?

¿Qué? (De "La Tribuna del Ferroviario", órgano oficial de la organización central de los ferroviarios italianos).

## ¡Salud: Hombres, mujeres y niños!

Ojalá que al surgir la aurora del día Primero de Mayo despierte en vuestros pechos sentimientos de amor y libertad y que vuestros pensamientos templados con las lágrimas de los que sufren, os inciten a establecer de una vez y por siempre, la Justicia para todos. Que el espíritu de solidaridad os dé energías y entusiasmos para abrir las puertas de las prisiones donde yacen nuestros compañeros y así puedan, otra vez, salir a la luz del día y respirar el aire puro de la Libertad.

Puedan, de verdad, forjar ustedes y reformar los instrumentos que sirven para asesinar y torturar y hacer de ellos herramientas útiles a la vida productiva. Ojalá que las fuerzas de cualquier circunstancia nunca vuelvan a ponerlos en la posición de luchar en contra de vuestros vecinos y compañeros.

El suelo hecho fértil con la sangre de millones de vuestros padres, de vuestros hermanos, de vuestros hijos y regado con las lágrimas de un sinnúmero de viudas y huérfanos, sea ahora la tierra libre y el hogar de los que sufren y que fueron a luchar con el nombre de la democracia.

Ojalá que las semillas esparcidas con tan amargos dolores y tristezas sean el fruto de la paz, trayendo a los hogares de todos los seres humanos la dicha y la felicidad.

¡Salud! ¡Oh, hombres, mujeres y niños!

Vuestro y por la Libertad Industrial.

William D. HAYWOOD.

Secretario de los I.W.W. (Trabajadores Industriales del Mundo).

## Indiferentes y oportunistas

Las plagas que minan la obra de nuestra organización han quedado reducidas a "indiferentes y oportunistas"; patronales sinceros, de corazón (que serían hasta cierto punto respetables) no existen, ni existirán nunca; los que así pretenden proclamarse, niegan a cada instante con sus palabras; sea ellos interesados para sí, y tan malos cumplidores, que llegan a ser, para los "bien mirados intereses del servicio", más peligrosos que nosotros, los considerados revolucionarios.

De la primera plaga, vale decir, de los "indiferentes", creo que no existirá rón muchos, y más aun: el algunos existen, dudo de su sinceridad, a menos que se trate de individuos muy fofos, o de cerebros no muy normales. Porque, ¿quién en medio del farrago de luchas que se vienen desarrollando en todo el mundo; quén en medio de las necesidades diarias de la vida, va a mirar completamente indiferente su situación miserable de explotado, sin sentirse aguijonado por el sagrado desquite de ver mejorada su situación, moral y materialmente, como tenemos derecho todo obrero? Repito, pues, salvo el caso de alteración mental, dudo de los pretendidos "indiferentes" y veo al través de sus vestimentas al vil oportunista, a ese tipo cachafaz, sirviente de los patronos y "canchiflor" de la organización; sirviente patronal, tendiendo por sueldo la obligación de cumplir con el servicio como todos, y promesas de mejoramiento individual... a largos plazos; y canchiflor de la organización, por cuanto, después de obstaculizarla, goza descaradamente de los beneficios que directa o indirectamente obtenemos los asociados. Sin embargo, es interesante saber conocer las opiniones de los "oportunistas". Dicen, por ejemplo: "Cada uno tiene sus ideas"; "en la organización se realizan muchas cosas buenas"; "Mansilla y otros se vendieron"; "el Inspector A o B me dijo si no tenía vergüenza de pertenecer a ese organismo"; "el jefe se disgustaría conmigo"; "los señores C o D (que generalmente se trata de fuertes comerciantes) con influencia ante la "superioridad", de esos para quienes los reglamentos gozan de elasticidad) me mirarán de mala manera", etc... ¡Basuras! es lo único que se os puede responder. ¿Son "ideas" las vuestras? ¡No! ¡Mil veces no! Ideas serían si, en nuestras asambleas se continuara indagando afanosos y diligentemente lo cuanto "debe" unir y estrechar a la gran masa de los productores en su aspiración global y en su misión histórica total, y no se conviertan en campo de averiguación exasperada de las fórmulas que hay que dictar, de los puntos de vista particulares que hay que hacer resaltar, o en capillas para pontificar.

¿Cuántos años de refinada educación sindicalista se perderían, con imponderable culpa, si la histórica crepitación de la polémica de partido no viniera a quebrar la sólida unidad de los esfuerzos, hasta aquí fusionada por el vínculo de acero de la unión sindical? ¿Quién querrá hacerse responsable de esta irreparable y funesta regresión? ¿Qué? (De "La Tribuna del Ferroviario", órgano oficial de la organización central de los ferroviarios italianos).

Ojalá que al surgir la aurora del día Primero de Mayo despierte en vuestros pechos sentimientos de amor y libertad y que vuestros pensamientos templados con las lágrimas de los que sufren, os inciten a establecer de una vez y por siempre, la Justicia para todos. Que el espíritu de solidaridad os dé energías y entusiasmos para abrir las puertas de las prisiones donde yacen nuestros compañeros y así puedan, otra vez, salir a la luz del día y respirar el aire puro de la Libertad.

Puedan, de verdad, forjar ustedes y reformar los instrumentos que sirven para asesinar y torturar y hacer de ellos herramientas útiles a la vida productiva. Ojalá que las fuerzas de cualquier circunstancia nunca vuelvan a ponerlos en la posición de luchar en contra de vuestros vecinos y compañeros.

El suelo hecho fértil con la sangre de millones de vuestros padres, de vuestros hermanos, de vuestros hijos y regado con las lágrimas de un sinnúmero de viudas y huérfanos, sea ahora la tierra libre y el hogar de los que sufren y que fueron a luchar con el nombre de la democracia.

Ojalá que las semillas esparcidas con tan amargos dolores y tristezas sean el fruto de la paz, trayendo a los hogares de todos los seres humanos la dicha y la felicidad.

¡Salud! ¡Oh, hombres, mujeres y niños!

Vuestro y por la Libertad Industrial.

William D. HAYWOOD.

Secretario de los I.W.W. (Trabajadores Industriales del Mundo).







## En defensa de la licencia anual

Aun cuando las empresas no profesan ninguna doctrina revolucionaria, es sabido que tienen un profundo desprecio por todas aquellas disposiciones legales que lesionan sus intereses.

El caso "clásico" lo constituye la ley núm. 9653, que las empresas descastraron abiertamente, si bien hicieron cumplir a sus empleados. Con la reglamentación del trabajo — de diciembre de 1917 — las empresas han acatado solamente las disposiciones que menos afectaban sus intereses.

Las disposiciones más importantes, referente a la licencia anual y pago de los días de enfermedad y de cuyo cumplimiento más beneficios habría tenido el personal, no fueron tenidas en cuenta.

Sin embargo, en la discusión del escalafón, los representantes de las empresas, amparándose en el decreto de fecha 13 de diciembre de 1920, no quieren conceder la licencia anual de quince días que establecía el decreto del 11 de octubre de 1917. El argumento de los representantes de las empresas ha sido rebatido por nuestros compañeros, al observar que antes del 13 de diciembre último las empresas tampoco cumplían con el pago del decreto de 1917, como no cumplen tampoco hoy el artículo 12 del mismo decreto, por más que ésta no haya sufrido ninguna modificación.

Por tal motivo, los compañeros delegados se han creído obligados a defender la licencia mínima de quince días por año, para todo el personal sin excepción.

Como los representantes de las empresas insisten por su parte, en el amparo al decreto aclaratorio de diciembre, este asunto tendrá que ser resuelto por el ministro de obras públicas.

En defensa de la licencia de quince días se ha elevado a dicho funcionario el siguiente memorial, que lleva la firma de todos los delegados:

"Al señor ministro de obras públicas, doctor Pablo Torello. — Casa de Gobierno.

Excelentísimo señor: En la discusión de los escalafones de trabajo, sueldos y ascensos, no fue posible llegar a un acuerdo directo en lo que respecta a la licencia anual, motivo por lo cual V. E. deberá, como árbitro, resolver definitivamente tan delicada cuestión.

En mérito a esta circunstancia nos creemos obligados a elevar a su consideración el presente memorial, en el cual exponemos las razones principales y fundamentales de nuestra tesis, consistente en una licencia mínima de quince días por año a favor de todo el personal sin excepción.

Los ferroviarios — como todos los trabajadores del mundo — hemos aspirado a satisfacer, juntamente con las necesidades de orden fisiológico, la de un orden más elevado. De ahí que hemos venido bregando por una jornada equitativa y un salario razonable, un descanso hebdomadario, una garantía de justicia en los ascensos y a la vez por una licencia anual que — si es verdad que no responde a una necesidad fisiológica — responda a necesidades de orden social y moral, que es preciso tener en cuenta y satisfacer a su vez.

Y hoy que con la implantación del escalafón se satisfacen las necesidades más apremiantes, deseamos que la licencia mínima de quince días — que es una vieja aspiración — quede claramente reconocida.

El criterio de graduar la licencia anual proporcionalmente a la antigüedad que preconizan los representantes de las empresas — es errónea e inaceptable.

Nuestro entender, los que sostienen esa opinión no poseen un concepto cabal y exacto de la licencia, que, por lo visto, interpretan como una dádiva o premio que se concede sólo a raíz de la fidelidad demostrada durante una serie de años en el servicio. El criterio moderno y que podríamos llamar científico de la licencia, no es el apuntado sino otro y bien distinto.

La clase trabajadora del mundo, que hoy reivindica la licencia anual — como ayer reivindicaba una jornada más alta y el descanso hebdomadario — lo reclama como un nuevo derecho, que le corresponde, como legítimamente como los anteriores.

El obrero y empleado no es ni puede ser considerado como una simple máquina productora de energía. El es — ante todo y por encima de todo y de su propio pasado de miseria y angustia — persona física y moral con todos sus atributos y deberes. El obrero y empleado, por carecer de renta y del insustentable rapia trabaja para vivir, pero no por eso puede considerarse que nazca o viva para el trabajo.

Por ello es que en todas partes donde los trabajadores han conseguido satisfacer las necesidades de orden fisiológico procuran hoy satisfacer, también, las necesidades de orden social. El obrero y el empleado, después de luchar por la jornada y el salario equitativo, por la licencia anual para poder vivir, por lo menos una vez al año, libre de toda preocupación del trabajo y cerca de su hogar y de sus seres, de los cuales — especialmente —

El personal de administración, que los representantes de las empresas quieren también excluir.

Nuestros aditamentos la exclusión del personal directivo — jefes de reparticiones y oficinas superiores — pero bajo ningún concepto podemos aceptar la exclusión de los beneficios del escalafón al personal: escribientes, dependientes en gerencia, dibujantes, proyectistas, controladores, etc., cuya importancia y responsabilidad es, bajo todo concepto, mayor que la de un maquinista o jefe de tren.

Hacemos notar que el personal de la administración — en el cual los representantes de las empresas incluyen al del personal de los trenes — no es un personal exclusivo y propio de esa repartición. No, señor ministro: muchos empleados ferroviarios comienzan su carrera en el tráfico y la terminan en la administración, y otros que inician en ésta la terminan en el tráfico.

De manera, pues, que siguiendo el ejemplo de los países más adelantados, además de escalarlos al personal de administración, será conveniente establecer una tabla de equivalencia entre ciertas funciones administrativas, y otras de tráfico para la unidad del servicio u otra causa, pasa de una a otra función.

En espera de que el señor ministro sabrá hacer justicia, nos es grato saludarlo con nuestra consideración.

Buenos Aires, abril 18 de 1921.

te los ferroviarios — son frecuentemente alejados por las exigencias del servicio. Es decir que la licencia anual — si bien es verdad que no responde a ninguna necesidad de orden fisiológico — se justifica considerada en su aspecto social, desde que ella vigoriza en el obrero y empleados los vínculos familiares, que las necesidades materiales de la vida moderna debilitan y amenazan disolver.

El hecho mismo de que el gobierno nacional — que no persigue, como las empresas privadas, propósitos de lucro — haya, desde muchos años, otorgado a sus empleados una licencia mínima de quince días, como la que nosotros reclamamos, evidencia y corrobora la necesidad y la justicia de la tesis social que sostenemos.

Las instituciones privadas — impulsadas por el afán de ganancias — han negado a sus empleados (y continúan negando) la licencia anual, como ayer negaban a reducir la duración de la jornada y a conceder el descanso hebdomadario. Pero, a medida que éstos se han organizado, han ido cediendo en este último punto, como antes y bajo la misma causa habían cedido en las otras cuestiones. Parecería ser la característica del capitalismo privado, no reconocer la justicia sino mediante la fuerza organizada o de la ley. Porque la misma oposición que hoy se hace a la licencia, se hizo ayer al descanso hebdomadario y al acortamiento de la jornada de trabajo. En todos esos casos, los representantes del capital han resistido a esas mejoras, que constituían el orgullo de nuestra civilización, sosteniendo que con ellas se comprometía el porvenir económico del país.

El admirable desarrollo industrial de Inglaterra — país que inició la legislación social — de la Alemania y Estados Unidos — que siguieron su ejemplo — ha desvirtuado todos los temores pesimistas e interesados del capitalismo. Es que las mejoras del personal — fuerza viviente, propulsora de todo el proceso de la producción y del cambio — como el perfeccionamiento de las maquinarias, que son los auxiliares — no matan, sino que aceleran y perfeccionan la creación de la riqueza social.

Si la limitación de la jornada de trabajo, la conquista del descanso hebdomadario, el seguro contra los accidentes y la pensión para la vejez no han obstaculizado el progreso económico industrial de ningún país, no es lógico suponer que eso ocurra con la licencia anual, y menos aun en los ferrocarriles, que, por su naturaleza monopolística, no tienen — como las otras empresas de carácter industrial — que hacer frente a la concurrencia, muchas veces ruinosa, de las empresas rivales.

Aparte de esto, los empleados ferroviarios tienen necesidad más que otros de la licencia anual, por estar sometidos a un régimen de verdadera disciplina: a muchos de ellos, como verdaderos centinelas que son, les toca vivir lejos de los grandes centros de poblaciones, a los cuales tienen que acudir para satisfacer muchas necesidades. Además, todos los empleados y obreros, al ingresar al servicio ferroviario contraen el compromiso de trasladarse donde las exigencias del servicio lo reclamen. Y como estos trasladados no son de una duración fija y, por otra parte, como no en todos los puntos de las líneas hay comodidad para la familia, escuela para los hijos, etc., tenemos que el obrero y empleado ferroviario — centinela del progreso — está expuesto a vicisitudes muy semejantes a la del militar, y, como éste, para cumplir su deber, deben abandonar su hogar.

Y, como el militar, debe tener derecho a una licencia anual, cosa que, según tenemos entendido, disfrutaban desde muchos años los ferroviarios de los principales países de Europa y de América.

Los ferroviarios de Italia, por decreto núm. 913 del lugarteniente del rey, correspondiente al año 1917, gozan de una licencia de 15 a 25 días por año, de acuerdo a la categoría, etc., situación que debe haberse mejorado a raíz de la agitación de enero de 1920, en la que se reclamó una licencia mínima de quince días, por cuanto en esa emergencia el gobierno aceptó todas las peticiones formuladas por la organización.

Pero ¿a qué referirnos a los ferroviarios solamente, cuando la licencia anual va siendo una reivindicación de todos los trabajadores? En nuestro país, además, de los empleados del estado, gozan de ella los empleados de los bancos.

En Italia, los obreros metalúrgicos, a raíz de su última agitación que culminó en la ocupación de los establecimientos — suceso de repercusión mundial — conquistaron la licencia anual.

Cifrándonos a nuestro caso, nos permitimos recordar que en los plegos de condiciones que el personal de las diversas reparticiones presentó a sus respectivas empresas, en septiembre del año 1917, se solicitaba, entre otras mejoras de diversas índole, una licencia anual de 15 días. La no aceptación de esos plegos, dio margen al paro general de los ferrocarriles, situación que se prolongó durante 24 días, y de la cual salió el país en mérito a la intervención del poder ejecutivo de la nación, que puso término a muchos puntos divergentes, con su decreto de 11 de octubre, que reglamentó el trabajo ferroviario.

Ese decreto verdaderamente histórico — ya que tuvo el mérito de hacer recuperar al país la plenitud del servicio ferroviario — consagra, como un derecho de los obreros y empleados de carácter permanente, una licencia de 15 días con goce de sueldo por cada año de servicio (art. 11). Esta disposición — como varias otras — fueron restituidas por las empresas, por juzgarlas excesivamente onerosas, argumento de muy escaso valor probatorio, por cuanto las empresas lo han empleado con todas las reivindicaciones que en el transcurso del tiempo formulara y que vino conquistando poco a poco el personal. El hecho mismo de que esa licencia, que primero se negó a todos, haya sido concedida a una parte del personal, evidencia que el motivo invocado por las empresas, era más efectivo que real. Aparte de esto, hay que recordar, para evidenciar la poca seriedad de la oposición de las empresas, que en la emergencia obtuvieron del gobierno autorización para elevar sus tarifas en un 22 por ciento para hacer frente a la reducción del tráfico y, en

carecimiento del combustible originado por la guerra y a los nuevos gastos que exigiría el cumplimiento de la reglamentación del trabajo.

Esta situación clara y nítida que consagraba los derechos del personal, se ha obscurecido un tanto en virtud del nuevo decreto aclaratorio de fecha 13 de diciembre de 1920, que modifica de un modo fundamental el anterior. Pero este último decreto — que las empresas se muestran muy obsecuentes en cumplir — no puede merecer igual obscuridad del personal, ya que — él sin motivos ni razón alguna, le arrebató derechos y franquicias, que disfrutaban desde años.

El decreto aclaratorio — si bien no modifica ni deroga expresamente el anterior — acuerda una licencia de siete días a los obreros y empleados que tengan de uno a cinco años de antigüedad de diez días a los que cuenten entre cinco a diez años; a los que tengan de diez a doce años de servicio doce días y quince días a los que tengan más de quince años de servicio. Este criterio de antigüedad es — a nuestro juicio — equivocado. El mismo decreto, por lo demás, evidencia que ese principio es poco equitativo, ya que no se aplica a todo el personal. Se establece una excepción a favor del personal de locomotoras y trenes, aspirantes a foguistas y guardas, etc., a quienes, independientemente de sus años de servicio — se le adjudica la licencia anual fija.

Si el nuevo decreto no fuera objeto de una reconsideración, nos encontraríamos, señor ministro, con anomalías como estas: en los galpones y depósitos de locomotoras, por ejemplo, los jóvenes de corta edad, los aspirantes a foguistas, que inician su carrera de ferroviarios como limpiadores, tendrían al año una licencia de diez días, mientras que el ajustador y demás operarios técnicos, casi siempre jefe de familia, sólo tendrían derecho a la misma franquicia cuando alcancen de cinco a diez años de servicio, lo que es a todas luces chocante e injusto. La grave injusticia que entraña la aplicación del decreto aclaratorio se hace evidente en el caso supuesto y, que podría multiplicarse, ya que con las otras categorías de personal ocurre algo peor.

Los telegrafistas, que en muchas partes gozaban de una licencia de diez días — con la aplicación del decreto, esa ventaja sólo la obtendrán después de cinco años de servicio. Lo que ocurre con los telegrafistas se repite con los empleados de oficinas, como ser jefes, auxiliares, boleteros, etc. que, desde hace algunos años gozan, también, de una licencia mayor de la que se pretende acordarle.

Por lo expuesto, esperamos que si las reclamaciones de las empresas, inducidas al P. E. de la nación a revisar su decreto de fecha 11 de octubre de 1917 los intereses del personal afectado por la resolución aclaratoria — tan respetable como los de las empresas — hacen necesario revisar, a su vez, la resolución última, para subsanar los errores que en la misma se han deslizado y que, de ser aplicada literalmente, implicaría verdaderas injusticias, que lógicamente, crearía un gran descontento, que, con el tiempo, se traduciría en actos de protestas.

La necesidad de revisar el decreto aclaratorio que solicitamos, se hace más evidente, si se tiene en cuenta la situación creada por el escalafón del personal de guardas-trenes. En dicho escalafón que comprende a los aspirantes (que según lo define el mismo, están obligados a desempeñar funciones de peones de plataforma, limpiadores, faholeros, etc.), se establece una licencia de quince días para todo el personal comprendido en dicho escalafón. En el escalafón del personal de máquinas se acordó, también, una licencia de diez días para los limpiadores y pasaleñas, cualquiera fuera su antigüedad.

Y desde el momento que las empresas han encontrado equitativa fijar la licencia para ese personal sin tomar en cuenta los años de servicio, no alcanzamos a comprender por qué no se procede en la misma forma con los cambistas (que realizan el trabajo más peligroso), los señaleros, los jefes y demás empleados y obreros que dedican sus esfuerzos y a veces su vida al ferrocarril.

No queremos poner término a este memorial sin analizar algunas de las objeciones que, si bien de un modo indirecto, han sido formuladas contra nuestra tesis a parte de la que se refiere al derecho a la licencia, que creemos haber justificado plenamente en el curso de esta exposición. Se insinúa que, la licencia mínima de quince días que se solicita, resulta prácticamente imposible.

Los motivos que se aducen son los siguientes: se afirma que la concesión de la licencia de quince días, exigiría a las empresas un aumento del personal superior a lo que podría dar el mercado de trabajo de nuestro país. Esta objeción sería realmente grave y digna de tenerse en cuenta, si no fuera que carece por completo de fundamento.

Nosotros no tenemos datos exactos con respecto al número global de obreros y empleados ferroviarios existentes en el país, pero nos consideramos con derecho a pensar que ha de oscilar alrededor de ciento cuarenta mil. Ahora bien; si tomáramos como base la cifra iniciada y suponemos, además, que de todo ese personal nadie goza de licencia anual — llegaríamos a la conclusión que para dar a todos ellos un medio mes de licencia y continuar haciendo la misma suma de trabajo — tendríamos que aumentar la cifra anterior en una cantidad igual a su vigésima cuarta parte, que es la porción de trabajo que se reduce con la licencia de quince días por año.

En el caso supuesto, o sea ciento cuarenta mil empleados, la licencia anual de quince días exigiría un aumento de cinco mil ochocientos empleados, cifra respetable, pero no tan elevada como se pretende hacer creer. De tenerse en cuenta, además que el personal actualmente cesante en los diversos ferrocarriles, cuya reincorporación pedimos, se aproxima a la cifra anterior, es evidente que la referencia a la incapacidad del mercado de trabajo debe juzgarse como una salida desprovista de toda seriedad y razón.

La suposición anterior — que hemos desarrollado al sólo objeto de demostrar su inconsistencia — no está, por otra parte, de acuerdo con la realidad. Porque como hemos visto, el aumento de cinco mil ochocientos empleados,

que da al cálculo anterior, se requeriría, si, como se ha supuesto, ninguno de esos ciento cuarenta mil empleados gozará licencia y si todos ellos, además, después de la licencia, continuaran haciendo el servicio en las mismas proporciones de antes, lo es de todo punto inadmisión.

Debe tenerse presente asimismo, para no dejarnos impresionar por las cifras — que de esos ciento cuarenta mil empleados, una buena parte (maquinistas, foguistas, guardatrenes y muchos empleados gozan de la licencia de quince días) y que el resto del personal disfruta, a su vez, de una licencia anual, si bien más reducida. De manera, pues, que tomando en cuenta la situación real del problema, que es la que acabamos de señalar, es de probar que la generalización de la licencia de quince días no requerirá aumento del personal en proporción digna de tenerse en cuenta. Esta conclusión, se hace más evidente si se considera que la licencia anual obedece a una necesidad social y no un lujo o fruto del sentimiento de ociosidad, como parecen creer los representantes de las empresas.

Y esa necesidad por nosotros invocada, está evidenciada por los hechos. En todas las reparticiones los obreros y empleados — para satisfacer esas necesidades diversas — se ven obligados a prestar al servicio un número de días más elevados de los que hoy se reclama como licencia. Es por lo tanto lógico presumir que, obtenida la licencia, disminuirá proporcionalmente las ausencias al trabajo, ya que muchas de las necesidades que hoy inducen a faltar al servicio, cuando no son de carácter impostergable — podrán ser satisfechas en el período de la licencia.

Si las empresas no guardaran bajo llave los datos que poseen al respecto, estamos convencidos que nuestras conclusiones encontrarían en ellos una completa confirmación.

IV

En las consideraciones que anteceden, hemos dejado claramente establecido el derecho del personal a la licencia, que ha quedado reconocido explícitamente a raíz del conflicto de septiembre-octubre 1917, y para terminar la verdad sobre estos hechos, que a V. E. la conveniencia realmente de orden general que existe, de respetar ese derecho.

La finalidad del escalafón — a la que desde el primer instante (lo declaramos sinceramente) ha prestado su cooperación el poder ejecutivo de la nación, no puede ser otra que ésta: establecer las obligaciones y derechos del personal, con objeto de alejar los litigios y conflictos, que tienen siempre como resultado el mal servicio, cuando no dan lugar a la paralización total del tráfico ferroviario, con detrimento de los intereses generales de la nación. Para materializar tan altos propósitos es indispensable que el escalafón satisfaga las aspiraciones fundamentales de las partes. Si en él, en vez de encontrar una consagración explícita y clara, se anulan — como se pretende — franquicias como la licencia, que el personal estima legítima e inobjetable, en vez de un instrumento de orden y paz, sería un nuevo motivo de disputas y de guerras.

Un escalafón así en vez de poner término, daría principio a las agitaciones que se ha querido evitar.

En la seguridad que V. E. guiado por su alto espíritu de justicia y equidad, ha de encontrar una solución armónica, nos es grato saludarlo con el mayor respeto.

## SINDICATO DE TRACCION

Próximo congreso

La Fraternidad de maquinistas y foguistas, o sea el Sindicato de Tracción de la Confraternidad, celebrará en el curso de esta quincena su congreso anual.

La organización del personal de locomotoras, como la del resto del personal ferroviario — está hoy en pleno apogeo de progreso. Sus fuerzas han crecido y crecen cada día más.

Los camaradas delegados, que integrarán la próxima asamblea, han de constatar con satisfacción este crecimiento, y con sus acuerdos — que deseamos sean acertados — han de consolidar la fuerza y el prestigio de la entidad hermana.

## Una lección bien merecida

Cada vez que una injusticia, cosa frecuente, sea imputable sobre algún empleado u obrero, nos convencemos, una vez más, de la imperiosa necesidad de poner coto a ellas por medio del escalafón y es por eso que a medida que la discusión del mismo avanza el espíritu se nos reconforta al ver que pronto, muy pronto, esa espada de Damocles que continuamente temíamos sobre nuestra cabeza irá desapareciendo como una visión que se desajala...

Nos sugieren estas reflexiones las injusticias cometidas contra dos empleados de la Inspección de Tráfico de Barrio, sin más razón que la de que son "importados" y no tener, los afectados, dónde apoyarse para reivindicar sus derechos.

Así, Barrio ha debido dejar su puesto para ocupar el de jefe de la estación Gorriti, convencido de que su ascenso en la Inspección no llegaría jamás.

La vacante dejada por Barrio, correspondiente a Dick, que es el ayudante tercero, con siete años de servicios continuos en la Inspección, y, por lo tanto, con los conocimientos que el cargo requiere; pero hete aquí que un nuevo "importado" llega y va de inmediato, sin los más elementales conocimientos, a ocupar ese puesto y los demás tendrán que hacerlo el trabajo y cuidado con protestar o reclamar: se exponen

a caer "en desgracia" y a tener que vegetar "in eternum" en el puesto que tienen, cuando no alejarse de él como le ha ocurrido a Barrio.

Estas injusticias han de tener la virtud de convencer a los empleados que hasta hoy miraron a la organización con indiferencia, cuando no con desprecio, que si no quieren seguir siendo los perlas deben ingresar a nuestras filas y luchar, a nuestro lado, para que el escalafón les alcance y puedan recobrar de ese modo su personalidad, hoy bastante deprimida por los superiores, que hacen de ellos lo que se les antoja.

## EL ESCALAFON

Quando la agitación estaba en su apogeo, o mejor dicho, cuando la lucha parecía inevitable, para exigir la fuerza de la organización a las empresas la implantación del escalafón, reinaba en el gremio ferroviario un entusiasmo indescriptible para conseguir un escalafón único, aspiración por demás noble y grande, si se tiene en cuenta el estado oprobioso en que los obreros del riel están sometidos, debido a la falta de una garantía que dignifique un tanto su trabajo.

Hoy, que esas garantías están siendo un hecho, personas interesadas en que los obreros del riel permanezcan a merced de los caprichos de los superiores o del oprobioso régimen del favoritismo, lanzan a los cuatro vientos toda su billy en contra de la obra más hermosa para los ferroviarios, tomando como base para su propaganda rastrera, dos puntos sin ninguna importancia, si se tiene en cuenta el estado de verdad sobre estos hechos y la preparación moral e intelectual del obrero del mañana, el único llamado a derribar la podredumbre de todas las escalas sociales, culpables de nuestros males.

No está en mi ánimo criticar las ideas pero sí el charlatanismo de todo pelaje; y hoy, más convencido que ayer, de que un escalafón para todos los obreros del riel, capaz de poner coto al favoritismo, al nepotismo y al mercantilismo, me permito llamar a mis compañeros de fatigas a la reflexión e indicarles que observen su pasado triste para muchos, debido a su actitud activa, y para otros su estancamiento por no querer doblar la espina dorsal delante de un "potentado", capaz de colocarlo en un santiamén de farolero a jefe, antes de prestar oído a los "revolucionarios" de verdad sobre estos hechos que todos deben reflexionar.

Es cierto, camaradas, que para los que llevan más de diez años en una categoría, el escalafón le reporta para sí pocos beneficios, pero cabe preguntarse: ¿Si el escalafón hubiera sido implantado veinte años atrás, a esta fecha estarían estancados como están? Dejo para los afectados la respuesta. Por otra parte: ¿si nuestros abuelos, en vez de ser sumisos y esclavos algunos de ellos, hubieran sido más rebeldes, ¿habría sido esta fecha el día de su desahucio? La respuesta es bien concluyente, pues al no haber nosotros heredado de nuestros antepasados ninguna noción práctica de la vida libre, sin obstáculo y sin favoritismo, ¿cómo pueden heredar nuestros hijos? ¿Debemos rechazar este principio en detrimento de ellos que son los obreros del mañana? ¡No, camaradas! Es imposible hacerlo, máxime si se tiene en cuenta que los males sufridos por nosotros son impagables.

Por lo demás, ¿acaso los que hoy lanzan pestes contra el escalafón, son más capaces de exigir a las empresas otro mejor que el que se consigue? ¿Creer esos camaradas, estancados en una categoría, que pueden exigir por los años de servicios la categoría que acuerda el escalafón, como los actuales rebeldes obreros vendados? ¡No es posible! ¡Si los primeros son capaces de conseguir otro mejor que el que se consigue, debido a la actitud servil que los caracteriza, pues de su charlatanismo tanto está el gremio, y es hora de darle sus merecidos; y los segundos, pretender algo imposible sin una huelga general, la que sería hoy, como siempre, de resultados dudosos.

No faltan inconscientes que digan que los delegados que actualmente discuten el escalafón, son vendidos a las empresas, y tantos son los que lo dicen, que el más convencido de la obra que realizan duda de su honestidad; pero ¿quién puede asegurar la honestidad de los desechados, charlatanes y divisonistas? ¿quién puede garantizar en los casos, como la discusión del escalafón, como los actuales rebeldes obreros vendados? ¿No es posible! ¡Si el más el escalafón que permite dar? Hay más; ¡Si el escalafón resulta malo, tienen la culpa los delegados o los mismos que hoy gritan como marraños, que permitieron, para satisfacer pequeños intereses personales, disgregar las fuerzas que podría darle a esos delegados la organización para exigir un escalafón como hoy pregonan? Camaradas: no estamos en la luna, sino en el globo terrestre, lleno de maldad, egoísmo y corrupción, y hay que convencerse que si el escalafón resulta imperfecto no es por haberse vendido los delegados, sino por culpa de nosotros mismos, por habernos preocupado poco de fortalecer la organización y poder exigir a las empresas, no sólo un escalafón mejor, sino el cumplimiento del artículo 30, de los estatutos de nuestra organización: aspiración tan grande que el pregonado escalafón de los "revolucionarios" verbales.

Es necesario, camaradas, convencerse, de una vez por todas, de la obra desastrosa en que los divisonistas, los revolucionarios de lengua, los amigos del favoritismo y los socios inconscientes están haciendo en contra de la organización en estos momentos, aprovechando el descontento de los que después de haber copado muchos años de injusticias, abrigaban la ilusión de que el escalafón debía curarlo todo.

El gremio no ha estado, ni está, en condiciones de imponer a las empresas la reparación de los sufrimientos pasados por los obreros del riel; si lo intentara expondría a una situación desastrosa la organización, y a esos mismos compañeros más afectados, que son a la vez los más conscientes de su misión en la sociedad, beneficiados solamente con una medida de esta naturaleza, a los buitres y a esa mayoría inconsciente que le daría lugar a demostrar su sumisión felina y de amantes del "orden" como en las luchas anteriores.

A no disgregarse, camaradas, y defendamos un sólo hombre las pequeñas conquistas — para algunos — pero grandes para todo el gremio ferroviario, y que no resulte una quimera como la

## "POR EL DERECHO OBRERO"

(Resumen histórico de la gran huelga marítima 12-2-20 — 10-3-21)

Por FORTUNATO MARINELLI  
Con prólogo del secretario general de la Federación Obrera Marítima, Francisco J. García.

Es un folleto que aparecerá en breve haciendo una relación de las alternativas de la última acción de la Federación Obrera Marítima, de acuerdo al siguiente sumario:

- 1o. Prólogo.
- 2o. Las primeras nubes.
- 3o. La crisis.
- 4o. Los derechos en pugna.
- 5o. La resistencia.
- 6o. Alternativas y complicaciones.
- 7o. Hacia la solución.
- 8o. Consideraciones finales.
- 9o. José Serrano.

Los sindicatos, secciones o compañeros que deseen poseerlo deben dirigirse a su autor, Necoches 1111, acompañando el importe del pedido.

PRECIO DEL EJEMPLAR, \$ 0.10

Una vez que se hayan salvado los gastos de imprenta, expedición y franquencia, las utilidades que dejara el folleto, serán entregadas al comité "Pro diario de la F.O.R.A.", para engrasar los fondos del mismo.

A los efectos de regularizar el tiraje, se encarga a los camaradas que formulen el pedido a la brevedad.

gran huelga de 1917 que, a pesar de conquistarse una reglamentación con muchas mejoras, el tiempo, o mejor dicho, la desidia, la avaricia y la desconianza de algunos obreros fue anulando paulatinamente con gran regocijo de las empresas y de sus satélites, quienes, satisfechos de esa obra nefanda, tratan de hacer lo mismo con el escalafón.

Por nuestra dignidad, por los males sufridos hasta la fecha, por nuestra organización y por nuestros hijos, los obreros del porvenir, se impone la unión y por la unión es necesario, camaradas, desahuciar el verbalismo marcadísimo, por excelencia, y dedicarnos al robustecimiento de nuestra organización, que es la obra más práctica que podemos hacer, ya que de ésta depende y dependerá nuestro bienestar.

M. D. SPINA.

Firmat, 1921.

## Aplicación del escalafón de los guardas

### INSTRUCCIONES A LAS SECCIONES

Dentro de breves días se enviará a las secciones una circular ilustrativa a fin de poner coto a las interpretaciones abusivas de algunos superiores.

En la misma circular se explicará el verdadero alcance del escalafón, poniendo así término a la obra confusionista que vienen realizando los elementos adictos a las empresas, secundados por algunos charlatanes irresponsables.

Los camaradas ferroviarios han de demostrar en esta ocasión el grado de capacidad alcanzado, discutiendo serenamente sus intereses. Proceder de otro modo, significaría justificar las declaraciones de las empresas, que niegan a los obreros toda capacidad para comprender y defender sus verdaderos intereses.

Y no olviden los compañeros que hoy como ayer, la realización de nuestras aspiraciones dependen de nuestra unión, que es nuestra fuerza.

## A los ferroviarios

[Salud, proletarios, hijos del pueblo, hermanos, compañeros del riel: os saludo en el día de hoy, 10, de Mayo de 1921...]

Muchos años hace que el proletariado viene conmemorando este día de transcendencia universal, día de dolor, de protesta y afirmación; muchos años hace que la clase productora el día 10 de Mayo lanza su voz de dolor y protesta en los diarios, periódicos y tribunales; pero, desgraciadamente, hasta hoy no hemos podido satisfacer nuestras justas ansias de justicia y nuestra sed de venganza frente a los hechos criminales efectuados por la burguesía el 11 de noviembre de 1887 en Chicago, a consecuencia de los acontecimientos habidos en el mes de mayo del año anterior.

Aceptemos, compañeros, todas las resoluciones que hoy emanen de los cuerpos directivos de nuestra organización, ya que las organizaciones y partidos revolucionarios de hoy no son una finalidad, sino un medio.

Sin embargo, creíamos que la organización sindical de los ferroviarios en la República Argentina este año se encontraba en mejores condiciones para conmemorar el día de hoy, día de sangre, de conmoción y dolor para todos los seres humanos... Y nunca llegamos, compañeros, a una conclusión definitiva, si no tenemos la constancia de realizar, todo el año, asambleas en cada sección para entablar conversaciones sobre este punto de trascendencia importante.

La Confraternidad Ferroviaria ha ordenado para el día de hoy un paro general de 5 minutos en toda la república. Sin embargo, es de lamentar que una vasta organización como la nuestra realice un paro tan sólo de 5 minutos, que pasará casi inadvertido.

Por lo demás, debemos tener presente que no conseguiremos, por cierto, con un paro más o menos largo, otra cosa que demostrar que el proletariado adquiere una noción exacta sobre el significado de este gran día, y pueda dar, así, un paso gigantesco hacia su completa liberación.

Pero, dada la naciente conciencia proletaria que poseen nuestros hermanos del riel, y el poco tiempo de existencia de la Confraternidad Ferroviaria, que sólo cuenta diez meses de vida, este significa un paso más; ¡Viva la Confraternidad Ferroviaria!

Felipe ORTIZ.

EL LEMA DE LOS JESUITAS ES: DIVIDE Y VENCERAS. EL DE LOS TRABAJADORES: UNETE Y TRIUNFARAS.







## EXULTEMOS

El 15 de abril de 1918, al anochecer, varios compañeros de la sección de la Compañía de Ferrocarriles del Sur, se reunieron en una sala de la casa de la calle de la Unión, para celebrar la fundación de la Compañía de Ferrocarriles del Sur, a fin de resolver la actividad a asumir ante un pedido de solidaridad que hacía Bolívar en virtud del paro iniciado por la sección Saavedra a raíz de haberse suspendido a varios guardas de aquel depósito.

Por motivos que no creo de interés publicar, contesté que no concurriría, pero que acataría la resolución de la mayoría.

Efectivamente, al día siguiente, en mi oficina, los "compañeros" Juan Mastandrea y Juan Matola me comunicaron que la asamblea había resuelto ir al paro ese mismo día a las doce, a cuya hora el personal de 25 de Mayo interrumpió las tareas, incluso el suscriptor que a las doce en punto hizo entrega de los valores, etc., al jefe de la estación.

Ahora cabe un paréntesis. El día 14 tres compañeros, de los cuales uno Juan Mastandrea, se dirigieron telefónicamente al entonces jefe de tráfico señor Gregory, exigiendo la reposición de los guardas de Saavedra, diciendo que no de aceptar esto se iría a la huelga. El día siguiente se obtuvo respuesta en el sentido de que la superioridad no tenía inconveniente en acceder, siempre que los guardas acataran el decreto del P. E. del 1110.17. Esta contestación nadie la conocía. Yo me enteré de ella en la oficina del jefe Lesiza, quien deseaba conocer los nombres de los que componían la comisión de huelga, que en realidad yo ignoraba.

Recordando este otro detalle que por considerarlo de interés lo hago público: El 15 de abril, al anochecer, se reunieron en la casa de la calle de la Unión, los compañeros de la sección de la Compañía de Ferrocarriles del Sur, para celebrar la fundación de la Compañía de Ferrocarriles del Sur, a fin de resolver la actividad a asumir ante un pedido de solidaridad que hacía Bolívar en virtud del paro iniciado por la sección Saavedra a raíz de haberse suspendido a varios guardas de aquel depósito.

Se dio por terminado el movimiento y se solicitó permiso para trasladarse a Buenos Aires, para continuar la curación de su enfermedad, que cualquier profeta sabe que en quince días es incurable.

Durante el fracasado movimiento los trenes corrieron, si bien deficientemente, pero corrieron al fin. ¿Por qué no fué a Buenos Aires en esa época?

Aun con parte de enfermo solía frecuentar el local con alternativas, y recuerdo que se distinguía por su belicoidad, cómica con escribir de su puño y letra el nombre de Juan Lesiza al pie de un bien pintado "Lincoln" que se exhibía en el local.

Estas pequeñas influencias para que el revisor Salgado tardara algo en ser readmitido, porque se le atribuía a él esa humorada, y en honor a la verdad debo decir que Salgado estuvo a la altura de las circunstancias.

El "camarada" Mastandrea regresó de Buenos Aires y fue nombrado dependiente de la inspección en Cabañas en reemplazo del hermano del suscriptor que, sin ser afiliado, se adhirió al paro, pues había sido mandado a 25 de Mayo para reemplazar precisamente al que firma estas líneas, (ironía de la vida), exclamé.

En un folleto inédito, escrito en los últimos meses de 1918 y que publicaría oportunamente, desfilan varios "ases" y en él se delinea la acción delérea de muchos y la sensata y honesta de otros.

El desastre llegó presuroso, y arrastró con él una enorme cantidad de compañeros. Al flaquear la fuerza de la organización, nadie ni los poderes públicos supieron encontrar una fórmula capaz de mitigar los sufrimientos de ese ejército de trabajadores, indispensable para la prosperidad del país y para el bienestar personal de los que componen los distintos directorios con sede en Londres, París, etc.

En aquel entonces no existía un punto de apoyo, y los buenos camaradas se resignaban en el dolor y esperaban que en una época no lejana, hombres de criterio pudieran dar con la clave tendiente a la "vendetta" absoluta de los que habían caído para sostener un ideal, desgraciadamente mal comprendido.

Pero dentro del desarrollo de esos tristes acontecimientos, un grupo de honrados trabajadores silenciosamente la formación de una corporación ferroviaria, venía tomando cuerpo en grandes pasos, para llegar a ser hoy una fuerza activa y "convinciente" de las empresas ferroviarias del país.

De ahí el bello resultado. Los cesantes recuperaremos nuestros antiguos puestos. Las empresas remediarán mal que al gremio no olvidaba; cumplen con un acto de reparación más que justa.

Siempre he sostenido la necesidad de no olvidar a los cesantes y en varios artículos apelaba al sano criterio de todos los ferroviarios, que para conseguir la readmisión era menester la fusión. Esta se materializó y la reincorporación de los militantes más activos. Las empresas llamaron agitadores (yo fui clasificado agitador profesional) a los otros muchos camaradas que, en contra de los intereses de la empresa, está por ser una bella realidad.

La J. C. en su última circular instruye a las secciones en los procedimientos para los trámites pertinentes tendientes a la gestión para la readmisión, que en la forma convenida no ha de llevar mucho tiempo.

Además, los camaradas encargados de tan noble misión sabrán como siempre, responder al deseo de los muchos camaradas que por fin ven terminado su penoso cautiverio.

Ahora sigamos la ruta tan bien iniciada, y a la meta que todos anhelamos se llegará ante la preocupación constante de todo ferroviario, que es la de contribuir al engrandecimiento de nuestra institución con todos los medios a su alcance; hacer que se compensen bien de los grandes beneficios que reporta al sindicalismo sano ser activo militante, convenciendo que estar alejado de la organización es minar su propia existencia, lo que quiere decir un ser incapacitado de comprender los grandes problemas de la vida que toda persona inteligente debe estar en condiciones de conocer y resolver.

He querido recordar mi actuación en la huelga del 1918, que no sé a instigación de quién fué considerada peligrosa, que dicho sea de paso, fué a la par de la de otros muchos camaradas que se limitaron a cruzarse de brazos y esperar la solución que, a no mediar la debilidad, habría sido favorable.

Hay están plenamente convencidos que los que daban vida y actividad a

los ferrocarriles eran precisamente los que quedaron exonerados, clasificados ante el país como "elementos poco gratos" para el normal funcionamiento del engranaje ferroviario. Y hoy, volviendo en sus pagos y reparando un gran acto de injusticia, conviene la readmisión de los cesantes con los representantes de la Confraternidad Ferroviaria.

Compañeros: nuestro sacrificio no ha sido estéril.

A. DE CICCO.

## 1º de MAYO

Hoy es día histórico de la clase trabajadora, a la vez que lo es, también, de exteriorización de propósitos. En esta ocasión, hay que hacer ver a los privilegiados el poder de nuestra organización, demostrándole la firme voluntad de llegar a la meta de nuestra emancipación.

Nuestro pensamiento vuela en este día a través de todas las fronteras para confundirse con el de los demás compañeros y rendir, así, un justo homenaje a los mártires de Chicago: a esos héroes que sacrificaron su vida en el camino a sus convicciones; a esos héroes que con valor y abnegación defendieron el cadalso a la claudicación.

Por segunda vez en la historia de esta porción de la tierra, los ferroviarios hemos de conmemorar este día en forma uniforme y si bien el paro no es tan grande como lo desearíamos y como lo merece la fecha histórica de nuestra clase, no deja de ser significativo por cuanto es la demostración palpable de que seguimos el derrotero que esos bravos compañeros nos trazaron con su sangre: es la demostración palpable de que el atemoramiento en que estaba insumida una gran parte de la familia ferroviaria, va desapareciendo al impulso de esas corrientes generosas que ha inspirado ese trágico acontecimiento.

Tenemos para con tan nobles compañeros una deuda inmensa que sólo se cancelará el día en que hayamos sabido conquistar nuestra emancipación, lo que por ella sacrificaron sus vidas, y en consecuencia, debemos esforzarnos para saldar, cuanto antes, esa deuda de honor. Para ello se impone el desarrollo de todas nuestras energías en el sentido de hacer de la organización la fuerza capaz de dar por tierra con el régimen bárbaro que nos oprime.

Aprovechemos, pues, este grandioso día para significar a los trabajadores, no organizados, la necesidad de que formen en nuestras filas, para así, luchar juntos por la suprema aspiración de nuestra clase: la liberación del yugo tiránico del capital.

Ferrocarrilarios: hagamos de la Confraternidad un baluarte para que en él se estrelle la prepotencia de los capitalistas ferroviarios y así haremos obra práctica, obra revolucionaria, con la cual rendiremos el mejor homenaje a los que sacrificaron por nuestra causa, ¡la causa del trabajo!

Francisco SOLANO CORREA.

## ¿Paz o guerra?

Esta pregunta tiene una respuesta clara e inmediata para los que participamos desde el punto de vista de la lucha de clases en los conflictos entre el capital y el trabajo.

De manera alguna podemos firmar una paz, ni siquiera transitoria, con los elementos de la burguesía. Eso sería declararse partidarios de la colaboración de clases y la colaboración de clases es una panacea que sólo cabe en la cabeza de los agentes de la burguesía y en la vestimenta "democrática" del estado liberal-burgués.

Entonces es preciso que declaramos siempre bien claramente, que la paz con la burguesía es imposible, y que mientras no sea absorbida ésta por la clase trabajadora, la guerra ha de ser constante contra ella, en todos los terrenos y en todos los momentos.

Y, precisamente por esto, es que no es de acuerdo con el último párrafo del artículo de redacción del OBRERO FERROVIARIO de fecha 16 de febrero titulado "Compás de espera", que dice: "Y como lo que buscamos es precisamente la paz y la tranquilidad, hemos de estar dispuestos y en condiciones de satisfacer esas supremas aspiraciones."

¿La paz y la tranquilidad en el régimen burgués? No lo creo.

Mientras la burguesía no sea depuesta violentamente de su poder político, el estado, y la clase trabajadora no ejerza su dictadura sobre ella hasta absorberla, no podrá haber paz ni tranquilidad alguna.

Ese concepto de la "paz y la tranquilidad" está muy de acuerdo con el sistema de plantear las luchas entre el capital y el trabajo, colocando como árbitro al estado, representante de la clase burguesa; pero que, en realidad, no es nada más que el órgano político de la burguesía, y por lo tanto un poder burgués más grande que apoya los privilegios económicos de las clases poseedoras.

Es preciso que se salga del plano del oportunismo y declarar abierta y valientemente que no deseamos hacer una paz, sino que pretendemos abatir todas las formas de explotación y privilegios capitalistas; y que si por el momento se lucha por pequeñas mejoras, no es nada más que para compensar y mejorar algunas de las condiciones de existencia de los trabajadores, pero actuando siempre la ocasión para darle el golpe de gracia al dragón de las clases cabezas: el imperialismo capitalista.

Francisco MUÑOZ.

UNA BREVE RESPUESTA. — Habíamos pensado no publicar las líneas que anteceden y así lo hicimos saber a su autor. Entendíamos que ese tono de censor no cuadraba, y que, por otra parte, nosotros no reclamamos el reproche que se nos dirige, repletiendo conceptos que estamos cansados de oír, y que, además, y como ya es fundamental — el camarada Muñoz revela en su pretensión de censura una completa incompreensión del artículo que intenta criticar. Más adelante honraré la oportunidad de comprobar que no habíamos equivocado, por cuanto nuestro colaborador a estar a lo que el mismo escribe en un pasquin divisionista — se considera poco menos que un precursor de Lenin... Y no podía, lógicamente, aceptar nuestras advertencias.

Y para que el mundo conozca el futuro genio de la revolución americana, hemos decidido complacernos publicando el "estudio demencial" de nuestro falso revolucionario.

Fara que los ferroviarios puedan apreciar el acierto de nuestro crítico, nos vemos obligados a citar un párrafo del editorial de EL OBRERO FERROVIARIO, publicado el 16 de febrero de 1921:

## PAGINAS MAGISTRALES

## ENTUSIASMO

La juventud necesita ser entusiasta y osada; sin entusiasmo no se forjan hermosos ideales, sin osadía no se acometen honrosas empresas.

Un joven sin entusiasmo es un cadáver que anda; está muerto en vida, para sí mismo y para la sociedad. Por eso un entusiasta, expuesto a equivocarse, es preferible a un indeciso que no se equivoca nunca. El primero puede acertar; el segundo no podrá hacerlo jamás.

El entusiasmo es salud moral, intensifica la mente y embellece el cuerpo más que todo otro ejercicio, prepara una madurez optimista y feliz. El joven entusiasta corta las amarras de la realidad y hace converger toda su personalidad hacia un ideal; sus energías son puestas en tensión por la voluntad y aprende a perseguir la quimera soñada; olvida las tentaciones egoístas que empiezan en la prudencia y acaban en la cobardía; adquiere las fuerzas morales desconocidas por los tibios y los tímidos.

El enamorado de un ideal, de cualquiera — pues sólo es triste no tener ninguno —, es una chispa, envuelve cuanto le rodea en el incendio de su ánimo apasionado. Los entusiastas contagian a los temperamentos afines, los convierten, los atraen, hasta atraerlos a su propio camino; movidos por una firme voluntad, obran como si todo obedeciera a su gusto, como si hubiera fuerza de ímán en sus deseos, en sus palabras, en el sonido mismo de su voz, en la inflexión de su acento.

No hay mayor privilegio que el de conservar el entusiasmo hasta muy entrada la edad viril; es don de pocos y parece milagro en quien lo atesora hasta la vejez. En ese único secreto reside la eficacia de los escritores enamorados de una idea y que saben afirmarla, proclamarla, repetirla: en cien formas, como las del torbellino, apasionadas. Son los heraldos de su tiempo y encuentran eco en el corazón de la juventud, siempre escucha al frío razonamiento lógico, enemigo de los sofistas solapados y de los capciosos temporizadores. Sólo conocen la simpática calurosa los que irradian su propio entusiasmo.

El hombre que se ha marchitado en una juventud apática, alcanza una madurez pesimista, por no haber vivido a tiempo. La belleza de vivir hay que descubrirla pronto, o no se descubre nunca. Sólo el que ha poblado de ideales su juventud y ha sabido servirlos con fe entusiasta, puede esperar una madurez serena y sonriente, bondadosa con los que no pueden, tolerante con los que no saben.

Para ser entusiasta no basta ser joven de años, hay que formarse un ideal; sobreponiéndose a las imperfecciones de la realidad y concibiendo por la imaginación sus perfecciones posibles. Para servirlo eficazmente hay que entregarse a él sin reservas. Y debe ser fruto de la experiencia propia, si ha de embellecer la vida; el que se entusiasta ciegamente, es un simple fanático al servicio de pasiones ajenas. Sin estudio no se tienen ideales, sino fantasmas; por eso el entusiasmo es luz en los hombres que piensan, no confundible con la exaltada ceguera de los ingenuos.

El entusiasmo es incompatible con la superstición; el uno es fuego creador que enciende el porvenir, la otra es miedo paralizante que se refugia en el pasado. El entusiasmo acomaña a la creación optimista; la superstición a las pesimismo; aquel es confianza en sí mismo, ésta es renuncia, miedo y temor a lo desconocido. Los entusiastas saltan cada amanecer el cerco de un jardín para aspirar el perfume de todas las flores; los supersticiosos entran cada crepúsculo en un cementerio y huyen de las emanaciones de todos los sepulcros. El entusiasmo es ascua; la superstición es ceniza.

## ENERGIA

La inercia frente a la vida es cobardía. Un hombre incapaz de acción es una sombra que se escurre en el anonimato de su pueblo. Para ser chispa que enciende, fuego que templó, reja que ara, debemos con firmeza llevar el gesto hasta donde vuele nuestra intención.

No basta en la vida pensar un ideal; hay que aplicar todo el esfuerzo a su realización. Cada ser humano elabora su propio destino: miserable es el que malbarata su dignidad, esclavo el que se forja la cadena, ignorante el que desprecia la cultura, suicida el que vierte la cicuta en su propia copa. No debemos maldecir la fatalidad para justificar nuestra pereza; antes debíamos preguntarnos en secreta intimidad: ¿volvamos en cuanto hicimos toda nuestra energía? ¿Pensamos bien nuestras acciones, primero, y pusimos después en hacerlas la intensidad necesaria?

La energía no es fuerza bruta; es pensamiento convertido en fuerza inteligente. El que se agita sin pensar lo que hace, no es un energista; ni lo es el que reflexiona sin ejecutar lo que concibe. Deben ir juntos el pensamiento y la acción, como brújula que guía y hálito que empuja, para ser eficaces. Abonde más su ardo el labriego para que la mies sea profusa; haga más higos la madre para enajenarse el hogar; ponga el poeta más ternura para invitar corazones; repique más fuerte en el yunque el herrero que quiera vencer al metal.

El primer mandamiento de la ley humana es aprender a pensar; el segundo es hacer todo lo que se ha pensado. Aprendiendo a pensar se evita el desperdicio de la propia energía; el fracaso es debido a simple ignorancia de las causas que lo determinan. Para hacer bien las cosas, hay que pensarlas ciertamente; no las hacen bien los que las piensan mal, equivocándose en la evaluación de sus fuerzas: como un niño que errando el cálculo de la distancia diera en tirar guijarros contra el sol que asoma en el horizonte.

Nunca se equivoca el que ha aprendido a medir las cosas a que aplica su energía; no se arredra jamás el que ha educado su propia eficacia mediante el esfuerzo coordinado y sistemático. La confianza en sí mismo es una elevación de la propia temperatura moral; llegando al rojo vivo se convierte en fe, que hace desbordar la voluntad con pujanza de avalancha. Así ocurre con los genios: viven todo ideal que piensan, sin detenerse ante la incompreensión de los demás, sin perder tiempo en discutirlo con los que no lo han pensado.

Los hombres sin energía no dejan cosa alguna de provecho; dudan y temen equivocarse, porque no han sabido pensar. Y nunca adquieren esa confianza en sí mismos y esa fe en los resultados que permiten ejecutar empresas grandes.

La patia del indolente y el fracaso de los agitados se incuban en la ignorancia y en la rutina; la eficacia y la energía finca en la cultura y en los ideales. La incapacidad de prever y de soñar en el obstáculo que obstruye la expansión de la personalidad; los que no saben mirar hacia el porvenir y trabajar para él, son miserables lacayos del pasado y viven gimiendo entre sus escombros.

Educar la energía, enseñando a admirarla, se plasmarán los nuevos destinos de los pueblos. Reptamos siempre la juventud de hoy, que nos ofrece un hermoso ideal fué servido por naturalistas y obispos; no pueden marchar lejos los tullidos, ni contemplar los ciegos un luminoso amanecer.

José INGENIEROS.

## Lucha de clases

"El hecho de que vosotros, trabajadores, os veáis obligados a pasar vuestra vida en la miseria, bajo el peso de una labor dura, inútil para vosotros, es una muestra de que otros personas que no trabajan se aprovechan de vuestro trabajo; el hecho de que os halléis esclavos de los hombres que no trabajan, es un hecho que salta a la vista para unos y que oprime el corazón de otros."

"Y conoceréis la verdad, y la verdad os libertará." — San Juan, VIII, 32.

La lucha de clases proviene de la lucha por la existencia. El hombre, en su paso a través de la vida, necesita, indispensablemente, alimento, habitación y vestido. Estas son necesidades naturales que debe satisfacer, por lo menos en parte, o dejar de existir. Y como la existencia tiene su gran defensor en el instinto de conservación, este último obliga al individuo a recurrir a todos los medios que se hallen a su alcance.

Las primeras tribus errantes procedentes del Asia que se establecieron en el valle del Nilo, tuvieron necesidad de asociarse para construir diques y represas a fin de poder defenderse contra las inundaciones del más caudaloso río que el mundo haya, habiendo sido africano que se desbordaba todos los años, de junio a septiembre. En la construcción de estos diques, represas y canales, trabajaba una cantidad de obreros bajo la dirección de un contra-maestro que los dirigía lógicamente en mano. Como remuneración se les entregaba semanalmente a estos obreros los alimentos necesarios para el consumo de los siete días. Pero en aquella época, el mismo que hoy, había desigualdad entre los hombres y, en consecuencia, injusticia, pues la distribución de los

alimentos no era equitativa. Generalmente, la mayor parte de los obreros terminaba sus comestibles en medio de la semana, y cuando esto ocurría se concentraban y se declaraban en huelga. "Necesitas carec lego" (la necesidad carece de ley). Y la necesidad de alimentarse les obligaba a exigir más cantidad de alimento. No pedían aumento de salario, porque en aquella sociedad, no existía dinero.

Esto demuestra que la única causa de los conflictos obreros y de las dimensiones sociales, no es pura y exclusivamente el dinero (como quieren demostrar algunos profesores de pseudo acratismo), sino el dominio injusto y la mala distribución de las cosas.

Antes que aniquilar la avaricia, la usura, el egoísmo del capitalista explotador. "El egoísmo — dice Esteban Echeverría — es la muerte del alma. El egoísta no siente amor, ni caridad, ni simpatía por sus hermanos; todos sus pensamientos y acciones giran en torno de su yo; y el deber, el honor y la justicia son palabras huecas y sin sentido para su espíritu depravado."

El capitalista es, con frecuencia, torpe, porque el egoísmo lo domina e idolatriza. La filosofía y la moral del capitalista pueden estar, cuando mucho, en el código de comercio.

El pensamiento del capitalista no se reconcentra nunca en los progresos científicos ni menos en las miserias humanas, sino en el "debe" y "haber" de sus libros de contabilidad, en el saldo de su último balance, en los vencimientos de sus obligaciones a cobrar, en el reajuste y las cotizaciones de los mercados.

En los descubrimientos y perfeccionamientos científicos que sobrepasan al capitalista. Estos trabajos que benefician a toda la humanidad, son realizados por hombres que, generalmente, mueren en la miseria.

"El egoísmo encarnado son todos los tiranos" — dice el autor citado —. Y nosotros añadimos: el egoísmo encarnado es el capitalista.

La clase obrera puede y debe capacitarse cada vez más y tratar de administrarse por sí sola con prescindencia del capitalista. Un sistema de cooperativismo obrero debidamente orga-

lizado en todas sus manifestaciones, será el medio más eficaz para poder prescindir de toda relación comercial con el capitalista, de la cual éste saca siempre la mayor ventaja. A la realización de esta obra de redención humana deben tender todos los esfuerzos de la organización sindical.

"La unión hace la fuerza", y la fuerza de la clase obrera perfectamente consolidada, puede oponerse con eficacia a la fuerza de la clase capitalista.

"Querer es poder", y si todo el proletariado del mundo quiere amalgamarse en una sola columna y formar un frente único, no hay (a excepción de la naturaleza) otra fuerza que pueda oponerle resistencia. La desconfianza o pesimismo es el peor obstáculo que se opone a la realización de las aspiraciones de los hombres. El pesimismo frecuentemente: "No vamos a conseguir nada; es imposible. Y esa desconfianza para impedir que consiga lo que indispensablemente necesita para la vida."

Cuando un asalariado afirma: Gracias al patrón, podemos comer puchero. Yo lo miro y lo compadezco, porque creo que, efectivamente, ese sirviente necesita el tutelaje patronal, pues él es incapaz de mandarse a sí mismo, necesita que lo manden; lo gusta y obedece agradecido.

Y en efecto. Los hombres educados en la esclavitud y habituados a ella, la prefieren de tal manera que aunque les den la libertad no la quieren.

Así, los hombres educados en la servidumbre e imbuidos en su inconsciencia no alcanzan a comprender que el capital necesita todo del trabajo, mientras que éste no necesita nada de aquel. Así como una planta se forma en el germen, en la semilla y mediante la savia obtenida por la absorción de sus raíces crece y adquiere pleno desarrollo, así el trabajo metódico y continuado puede formar un capital; mientras que el capital sin el auxilio del trabajo es como un cuerpo inerte.

En la lucha de clases entablada entre el capital y el trabajo, entre los opresores y los oprimidos, entre los gobernantes y los gobernados, entre la clase burguesa y la clase proletaria, esta última puede y debe ganar la batalla. Para conseguirlo sólo necesita dos cosas: unión y perseverancia.

El inventor del esmalte, Bernardo Palyss, que tanto benefició a la humanidad, y que pereció en la batalla de Francia por no creer en Dios, trabajó veinte años para conseguir y perfeccionar su invento.

"No tuve otros libros" — dice él mismo — sino el cielo y la tierra, que están abiertos para todos."

"Sin embargo — agrega Manuel Smiles —, aprendí el arte de pintar vidrios, el dibujo, y más tarde a leer y escribir."

En su último experimento para terminar la cocción de las materias que tenía en el horno, llegó al extremo de romper sus muebles y convertirlos en leña para alimentar el fuego. Pero con su perseverancia triunfó después de veinte años de lucha continuada.

Sigamos así nosotros en pos del triunfo, y triunfaremos también. Dejemos a los indiferentes, a los reacios y taimados y sigamos, con la perseverancia de Palyss, nuestra marcha ascendente hacia el pínáculo de nuestras aspiraciones proletarias, y una vez colocados allí, podremos decir a todos nuestros enemigos con el autor de "Prisioneros": ¿Qué picaros son los tontos!

A. MODIA.

## Hay que unirse

Para poner fin a la explotación inhumana y a la bárbara tiranía de la clase capitalista, los trabajadores hemos de unirnos en el seno de nuestro sindicatos revolucionarios.

Hemos de unirnos por sobre todas las conveniencias e ideas personales, por sobre todos los caprichos, por sobre todas las cosas, pues los intereses de la clase trabajadora están por sobre todo.

"La unión hace la fuerza" — se ha dicho. El régimen capitalista no ha de desaparecer sino en virtud de nuestra fuerza. Unámonos, pues, constituyamos esa fuerza que dará por tierra con todo el armatoste del capitalismo; unámonos con el pensamiento fijo en la revolución libertadora del proletariado, con la profunda convicción de que nuestro triunfo — el triunfo de la clase explotada — depende de la unidad de nuestra acción dentro de las organizaciones revolucionarias, único instrumento de reivindicación obrera.

Unámonos, trabajadores ferroviarios, y unamos a todos los explotados en un solo organismo sindical capaz de dar por tierra con el linco, el criminal régimen capitalista, y habremos cumplido el más sagrado de los deberes. ¡Unámonos!

Un ferroviario.

## Reflexiones del momento

La organización sindical del proletariado ferroviario, a pesar de haber sido tan combatida por sus enemigos, los que, dicho sea de paso, son numerosos, desde el momento mismo en que materializó el santo anhelo de unidad del gremio comienza a dar sus esperados frutos.

Hace muchos años que el gremio luchaba por la conquista de un escalafón que delimitara los deberes y derechos del personal, a fin de poner término a los favoritismos de que siempre se han valido los representantes de las empresas con el fin de sembrar cizaña entre los obreros, con lo que evitaban, o mejor dicho, creían evitar la unión que había de poner término a tanta injusticia, pero fracasaron siempre todas las tentativas realizadas; en ese sentido, en virtud de que estaban divididos en varias organizaciones de distintas tendencias.

Pero, afortunadamente, este estado de cosas que no podía continuar, ha llegado a su término y se produjo la unidad, cuyos primeros frutos están en vísperas de disfrutar el gremio.

Después de Constituida la Confraternidad Ferroviaria, el personal de tracción conquistó y puso en práctica su escalafón, lo que, a no dudarlo, constituye el primer triunfo de la unidad, pues sin ésta es bien seguro que las empresas no hubieran satisfecho las aspiraciones de aquéllos.

Como complemento del primer triunfo de la unidad, en estos momentos se está discutiendo el escalafón para el resto del personal ferroviario.

## ACTOS OFICIALES

## REUNIONES DE LOS COMITES CENTRALES

Sesión del 2 de marzo

Presentes: 17 miembros.

Preside: Bauleo.

Acta.—Se da lectura de las de fecha 9 y 16 de febrero, siendo aprobadas.

Reformas de la ley de J. y P. Ferroviarias. — El secretario informa que para el día siguiente está convocada la comisión especial en el local de la J. C.

Nombramiento de los delegados para discutir el escalafón. — Rosanova informa que en la lista de los delegados nombrados por el gobierno hay varias omisiones y errores. En vista de esto, se acuerda dirigirse a la Junta a fin de que se entreviste con el ministro solicitando aclarar al respecto.

Composición de los comités. — Al tratar este asunto, se da lectura de las renuncias de los miembros Antonelli y Pose. El compañero Corro, también presenta la renuncia, siendo rechazada y, en cambio, se aceptan las anteriores.

Se pasa a considerar la representación de la Sección Puerto de la Capital. Se acuerda resolver este asunto en reuniones posteriores, cuando se halla presente el miembro nombrado por dicha sección.

Acuérdase efectuar el sorteo, para determinar los que deben cesar en sus funciones, entre los siguientes miembros: Martínez, Bodetto, Farengo, Duarte, Galignaux y Xarrier, quedando eliminados los tres últimos.

—Es aprobada una indicación en el sentido de que dichos compañeros sigan asistiendo hasta que se incorporen los nuevos miembros.

Contra la difamación. — Hurtado, manifiesta que la Sección Puerto de la Capital, en una publicación en el diario "La Montaña", difama a la Confraternidad y a sus hombres representativos. En virtud de la gravedad de las acusaciones infundadas, cree necesario que se haga un desmentido público, lo que se aprueba.

Pésame. — Por unanimidad se acuerda enviar un telegrama a la familia del malogrado compañero Gallino.

Nuevas Secciones. — Se acuerda autorizar la constitución de la sub sección Rosario, F. C. R. a P. B.; Hinojo, F. C. Sud y Rosario F. C. R. a Mendoza.

Conflicto San Antonio Oeste. — Rosanova da cuenta de que el personal de este ferrocarril está en conflicto desde el día 4 del pto. Agrega que el compañero Castellani se entrevistó con el señor Fradua, quien manifestó que el administrador de los FF. CC. del Estado resolvía conceder la uniformidad de sueldos que piden los compañeros.

Puerto Madryn. — Se informa del triunfo obtenido por los compañeros de dicha localidad, después de tres meses de huelga, con la intervención del delegado de la F.O.R.A.

Tranviarios del Sud. — Lombardi pregunta como sigue el asunto de los compañeros tranviarios. Se le informa que la D. de FF. CC. ha citado al gerente de la empresa.

Concordia E. R. — Pide se rectifique la resolución anterior, sobre la constitución de la sub sección Concordia N. E. R.

Se resuelve, después de un amplio debate, darle carácter de sección y que todos los asociados de este ferrocarril que figuran en la Sección Concordia, E. R., deberán incorporarse a la nueva sección. Se faculta, además, a la secretaría para que informe ampliamente a la sección Concordia E. R. sobre la resolución tomada.

Readmisión cesantes C. Córdoba. — Rosanova da cuenta que numerosos compañeros de A. Córdoba — entre ellos algunos jefes — pidiendo se les gestione su reincorporación, pues, manifiestan que han secundado la huelga en la confianza que ésta había sido declarada por la Confraternidad. Agrega que la Sección San Francisco está conforme con que se realicen las gestiones correspondientes. Termina manifestando que Rosario se queda de que aún no se haya efectuado el aumento anunciado y que a algunos compañeros mensuales, lo fué pagado febrero como si estuvieran a jornal.

Se acuerda dirigirse a la Junta Central, a fin de que rectifique la resolución tomada al respecto, y haga las gestiones para la reincorporación de aquellos compañeros que lo soliciten.

Dock Sud. — Pide el envío de una delegación para el viernes próximo para solucionar una desinteligencia que tiene con el personal de guinecheros. Son designados Kogan y Benvenuto.

Sesión del 16 de marzo

Presentes: 14.

Preside: Caamaño.



Asta. — Se da lectura a la de fecha 25 de febrero, siendo aprobada.

**Situación personal.** — Xarrier manifiesta que en el acta se hacen ciertas manifestaciones que le afectan, con motivo de su actuación en el XI Congreso de la F. O. R. A., al considerarse la representación de los Sindicatos de Tráfico y Talleres.

Después de un amplio debate, se acuerda dejar constancia de que los términos a que alude el compañero Xarrier fueron emitidos a raíz del informe dado por nuestros delegados, quienes confirman sus manifestaciones anteriores. En vista, por otra parte, de estas manifestaciones de unos y otros, se acuerda que los términos en cuestión sólo se refieren a los que falsearon las cosas, y por lo tanto no pueden considerarse afectados los que no intervinieron en dicha falta.

**Horario y licencia a los empleados de la secretaría.** — Se acuerda que el horario de trabajo de los empleados de la secretaría sea de 44 horas semanales. Se establece para los mismos quince días de licencia.

**Lamadrid.** — El secretario de tráfico informa que el compañero Juárez, de dicha sección, ha sido condecorado por haberse rehusado a efectuar un trabajo que, según él, no le corresponde. Explica las gestiones realizadas. Agrega, que el mismo inspector de la dirección constató la adulteración del diagrama de servicio del compañero Juárez.

Informa, además, que la sección Tucumán, según comunica, está dispuesta a tomar cartas en el asunto. Y termina, el camarada secretario, que confía que este asunto se resolverá favorablemente.

**Subsidio.** — Vista la situación del compañero N. Marcos, recientemente puesto en libertad, se acuerda confirmar la entrega hecha por secretaría de 30 pesos y donarle además otros 50.

**Asunto Tranvías E. del Sud.** — Lombardía pregunta en qué razones se funda una nota enviada indicando el nombramiento de una comisión para que se entrevistara con el gerente.

El secretario de Talleres manifiesta que quien dió una contestación negativa fué el jefe de Tráfico. Agrega, que a raíz de esto, estuvo una comisión en secretaría, quien le manifestó que se viera con el gerente y que dicha comisión se entrevistara con el señor Argüello, quien le manifestó no tener inconveniente en discutir el escalafón, siempre que el Ministro de O. P. lo ordenara. Lombardía dice que su pregunta obedecía a dejar a salvo su responsabilidad.

**Comisión especial de reformas a la ley de P. y F. Ferroviarias.** — El secretario de Tráfico da cuenta de la reunión efectuada y manifiesta que concurrió con el compañero Hurtado, por lo que los miembros designados a Villa y Posas faltaron, el primero por razones de trabajo y el segundo por considerar que no pertenecía al comité, estaba desligado de la comisión. En vista de que la comisión debe reunirse nuevamente el jueves, se designan a los miembros Hurtado y Bauleo.

## Los amarillos en derrota

Los amarillos de ésta no han querido ser menos, que sus demás colegas de otras secciones, y con toda la desvergüenza que les es peculiar, han copiado un manifiesto con el título, "A los compañeros amarillos", en el cual vuelcan toda la baba. Entre muchas rastrosas — dignas solamente del amarillismo — que no es necesario citarlas — dicen, que todos esos rumores de movimiento próximos en el gremio ferroviario no son fruto de los trabajadores tranquilos del riel, que saben que se les presenta la oportunidad propicia para arreglar sus diferencias, sino que son esfuerzos inauditos de aquellos que, "sin pertenecer lo más mínimo, empujan en dirigir sus destinos, no importándoles la situación individual del ferroviario, pues sólo les importa mucho su situación personal" y como saben que al tratar empresas y obreros directamente, ellos están demás, escapándose por medio de la vida, se oponen a ellos a todo trance. Ahora, pregúntanos nosotros, ¿qué piensan estos amarillos, que se creen que son un manifiesto tan asqueroso? ¿acaso se creen que los trabajadores organizados en el seno de "La Confraternidad", les vamos a prestar oídos a sus bajas patrañas, y que sabemos a más que sólo es obra de los miserables alcahuetes de las empresas e indios que firman: "Varios ferroviarios" — porque si en verdad lo son, sabemos muy bien los trabajadores que el que no desempeña un alto puesto en la empresa, no puede ser de aquellos, y bien sabemos entonces, hasta qué grado llega la miseria moral que les es peculiar a los (amarillos).

Y dicen al final: "Calma, entonces, compañeros; aceptad las elecciones libres que se os proponen; medid sobre las mismas, así como sobre el voto a emitir, y sacareis de ellas representaciones verdaderas, que a más de conseguir los que os corresponden, os libran de la garrucha del elemento "extraño", que no busca más que medrar a vuestra costa, sin escrúpulos de ninguna especie ni importarle lo más mínimo vuestro bienestar y porvenir". ¡Oh! qué linda... filosofía la de ustedes los amarillos ¿verdad? ¡Charlatanes!... es mejor que no gasten tantas palabras porque se les puede secar la... garganta; ya los conocemos, señores... patronales, y por mi parte les aconsejo que se dediquen a mistificar con la auténtica organización del proletariado ferroviario; la Confraternidad Ferroviaria y sus hombres, que en estos momentos, discuten con empresas y gobierno el escalafón para todo el personal ferroviario de tráfico y talleres, a pesar de todos los esfuerzos que para evitarlo hizo la amarillista A. F. Nacional, lo que demuestra acabadamente el fracaso del amarillismo en el gremio.

Lincoln, 1921. Zoilo BUSTAMANTE.

## La "Liga" y sus lebreles

Es indudable que a medida que el tiempo pasa, vamos penetrando más y mejor en los dominios de la liga del ex tabernero y mulato sinvergüenza Carles. No es posible creer que ningún trabajador conciente pueda formar parte de una corporación tenebrosa, por lo que se justifica el ingreso en ella de todo lo ruin y despreciable que pueda existir dentro de las fronteras del territorio argentino.

Así pues, al esqueleto ambulante llamado Eugenio Fioritto, soldadote comprador y nefanda carga social, le sigue otro no menos infeliz, ni menos resaca, ni menos degenerado. El tal individuo se llama Omar H. Vera, ex empleado de correos y telégrafos de Nueve de Julio, de donde salió o lo despidieron por acciones nada limpias, según el decir de las "malas lenguas".

El tal Vera ha tenido su "descollante" actuación en el periodismo rural; en Buenos Aires fue "director" de un bullanguero paraguá cuya raquítica vida duró a lo menos cinco semanas. Este

visible fantasmón, es, actualmente, auxiliar eventual de una sección y, como toda escoria social, vive al margen del progreso; ahora es agente del lebre Fioritto. Embarcado en el carro de la "Liga", no le queda otro remedio que sufrir los desprecios de todos los obreros concientes. Este es el final de los que han perdido una de las grandes cualidades del hombre: el carácter.

¡Boicot a los lebreles de la "Liga"! Fermín CARRASCO. Patricios, 1921.

## La chismografía, sembrada en pro del divisionismo

Jamás, en los años de ferroviario que llevo he sido amigo ni he propagado las divergencias entre los compañeros ni dentro ni fuera de nuestra actividad sindical, por ser para mí y ver para otros un mal proceder, pues ello conduce al divisionismo.

Cuando los las columnas de nuestro órgano y encuentro noticias de obreros que contribuyen a la división del gremio, me afecta grandemente, pues nada puedo dejar de comprender que es un paso tan perjudicial para el que lo propaga como para nuestra organización. ¿Y por qué no obstante comprenderse el mal que se acarrea se sigue aun más las divergencias entre los compañeros? ¿Por qué sabiendo lo perjudicial que es insisten en ello?

¿Por qué en vez de obrar en esa forma no tratan de estrechar una vez más el afecto hacia los compañeros que estamos unidos y estar seguros todos de poder defender nuestra organización y causa? Estas son las preguntas que con preferencia hago a mis compañeros que la "B.A.", que ya sea por rencores pasados o por simpatía personal, vienen haciendo y divulgando cargos que adolecen de justicia y que son incapaces de concretar...

Si encuentran en la sección compañeros que obran en forma perjudicial, ¿por qué en vez de derrochar frases para con todos, no hacen lo que establecen los estatutos y denuncian los hechos para que sean investigados? Es triste, compañeros, que sigamos empleando el caduco proverbio: "Divulgar y denunciar al justo para tener más libertad y provecho el injusto".

Tendría que hablar de mí mismo, pero como no es mi costumbre, hago esto sólo por defender y refutar, principalmente, lo que a nuestra jerarquía y proceder se refiere, pues eso lo que de un tiempo a esta parte vienen muchos compañeros sembrando infundias. No son todos ascendidos ni "comprados" con talones, como algunos camaradas divulgan. No hay, y si los hay en nuestra línea son bien conocidos, los que acuden con chismografía, a los superiores para aventajar con ello al que puede demostrar más capacidad.

Por eso repito, y como contrario al divisionismo, aconsejo, a fe de mi sana idea, en pro de la unión ferroviaria; desechen esos rencores y traten, en lugar de culpar injustamente a quien ha sabido demostrar y dar prueba de compañero, acumular fuerza de amor para con los que son explotados por los capitalistas del riel y denunciar al que quiera quebrantar, con el empleo de la calumnia, nuestras fuerzas, que hemos alcanzado al son de grandes sacrificios, con cuyo fruto alcanzaremos el bienestar de que hasta hoy nosotros hemos adolecido y sólo por las inconscientes siembras de discordia que existieron y aun quieren reiniciar, sin darse cuenta del perjuicio tanto para los que lo hacen como para los demás...

"Uno para todos y todos para uno", debe ser el lema de todo hombre sincero.

No más odio entre los obreros, que es el arma agradable a los burgueses para ver quebrantada nuestra justa causa.

ZERPE.

## COMITÉ PRO UNIDAD OBRERA

## A los trabajadores del país

Compañeros, trabajadores: Vivimos un momento especial de la historia. Los hechos que se producen diariamente nos demuestran la profunda división que existe entre las clases de la sociedad humana. Las clases se polarizan con mayor intensidad. Las luchas adquieren caracteres de crueldad. El mundo burgués adolece de fuerzas invencibles, pareciera indicio ante las ruinas de una sociedad vieja, que el mundo burgués adolece de un mundo nuevo, que surge con todos los dolores de un esfuerzo titánico.

Donde quiera dirigamos nuestra mirada observamos idéntico espectáculo. En la vieja Europa, al igual que en los países de América, el proletariado y la burguesía se hallan en un conflicto a muerte. Consecuencia del enorme crimen que devastará a la humanidad durante el largo período de crisis, el mundo burgués adolece de un proceso de disgregación. Impotente de normalizar el engranaje capitalista no concibe la necesidad de dar vida a una nueva forma de producción y distribución de la riqueza social.

Comprendiendo que sus privilegios peligrosos para su existencia, se dispone a asumir la dirección de la sociedad, la burguesía, amparada, recurre a todos los medios para evitar que esos hechos se produzcan. Y no se detiene ante los más viles atropellos. La represión sangrienta, los prisioneros, los planes, los recursos que convergen a su fin. Dolorosos ejemplos nos presentan los países de la vieja Europa. Desde la Rusia proletaria burocrática, a la que se pretende destruir por el hambre, hasta los más pequeños movimientos de reivindicación efectuados por los trabajadores, la burguesía extiende su manto de despotismo.

Y esta acción, ¿no la sentimos, acaso, en carne propia? La burguesía argentina no va a la zaga. Su obra es la misma. El interior de la república, son muchos hermanos nuestros los que sufren, son muchos los pequeños que lloran, son muchas las protestas que se levantan de millares de corasones contra el barbarismo capitalista. No es necesario recurrir a hechos que viven latentes en nuestra memoria. Todos los días una continua sucesión de atropellos se llevan a cabo contra los trabajadores. En la campaña inmensa, repugnante de sangre proletaria marca el camino de sacrificio, a la vez que el estigma de la barbarie. Son las policías, son los guardias blancos, al servicio del capitalismo, quienes ejecutan los planes viles de exterminación contra los que luchan para conquistar un mundo donde impera la justicia.

Esperando que serán debidamente tenidas en cuenta estas indicaciones, nos es muy grato saludaros fraternalmente. — Por los comités. — Francisco Rosanova, secretario general de tráfico. — R. Kogan, secretario general de talleres.

## Sindicatos Ferroviarios de Tráfico y Talleres

### ULTIMAS CIRCULARES A LAS SECCIONES

Circular núm. 15

Buenos Aires, abril 9 de 1921.

**Camarada secretario de la sección...**

Estimado camarada: Aun cuando es del conocimiento de todos el escalafón del personal de guardas — por haber sido publicado en EL OBRERO FERROVIARIO correspondiente al primero de los meses en curso — remitimos para vuestro archivo una copia fiel de la publicación hecha por la Dirección General de Ferrocarrillos, en la que, compóran, va la firma autógrafa de los que intervinieron en su discusión.

Aprovechamos esta oportunidad, para significaros la conveniencia, de no dejarse impresionar por los rumores que hacen circular los enemigos de nuestra organización.

Los reiteramos que la discusión del escalafón se proseguirá hasta comprender en él a todo el personal de las diversas especialidades y reparticiones. A medida que se terminen, los haremos conocer.

Una vez terminado con todas las categorías, por medio de una circular especial o de nuestro periódico, analizaremos el valor del escalafón obtenido, señalando sus ventajas, como así mismo los defectos que hubiere.

**Reclamación de cesantes.** — Sobre este particular nos permitimos recomendar a las secciones el pronto cumplimiento de las instrucciones dadas por la Junta Central, a este respecto, en su circular número 12 de fecha 31 de marzo de 1921.

**Rebajados.** — Como en nuestro proyecto de escalafón se pide, también, la reposición en su antiguo puesto de los que hubieran sido rebajados a consecuencia de su participación en los conflictos anteriores, es necesario que cada sección, aparte de la lista de los cesantes, remita otra de las represalias habidas.

En ésta conviene indicar nombre y apellido, puesto y sueldo que se tenía anteriormente y función y sueldo que se le asignó al ser rebajado con motivo del conflicto o por otras causas igualmente injustificadas, indicando fechas en que tuvo lugar la rebaja.

Estos datos deben ser exactísimos y remitidos a la mayor brevedad posible. Sin otro particular, os saluda fraternalmente por los comités centrales. — R. Kogan, secretario general de Talleres. — Francisco Rosanova, secretario general de Tráfico.

Circular núm. 16

Buenos Aires, abril 13 de 1921.

**Camarada secretario de la sección...**

Estimado camarada: En cumplimiento de lo resuelto por estos comités, llamamos a su conocimiento y por su intermedio al de los asociados, los últimos y más importantes acuerdos.

**Solidaridad con la F. O. Marítima.** — En nuestro órgano oficial, EL OBRERO FERROVIARIO, correspondiente al 10 del mes en curso, se señala a los asociados, como deber del momento, acudan en ayuda de la organización de los trabajadores del mar, a fin de que la misma — que tantas pruebas de solidaridad ha dado — consolide rápidamente su situación financiera, hoy un tanto quebrantada en virtud de la larga y costosa lucha que acaban de sostener los trabajadores ferroviarios, en diversas oportunidades hemos gozado como todas las demás organizaciones de la generosidad y amplio espíritu solidario que caracteriza a nuestros hermanos del mar.

Al iniciarse la organización ferroviaria, al por el año 1912, la F. O. Marítima puso a nuestra disposición gratuitamente su propio local durante los primeros meses de existencia de la ex Federación Ferroviaria. Más tarde, cuando nuestra organización tuvo que afrontar situaciones difíciles como en 1917, los obreros marítimos, además de poner a nuestra disposición el dinero necesario para afrontar los gastos de la lucha, hicieron abandono del trabajo junto con los chauxeurs para contribuir a nuestro triunfo. Al año siguiente, cuando reinaba en nuestras filas la confusión y el desconcierto — situación agravada por aquella pandilla de aventureros que asaltaron el consejo federal — la F. O. M. acudió nuevamente en nuestra ayuda con la donación de una respetable suma de dinero.

Teniendo en cuenta las circunstancias apuntadas — que comprometen nuestra gratitud — y en cumplimiento a la vez de un elemental deber de solidaridad de clase, los comités entendiendo que todas las secciones han de acudir, en la medida de sus fuerzas, en ayuda de los trabajadores marítimos,

Los comités, por su parte, en su reunión última, han resuelto donar a la F. O. M. la suma de mil pesos.

Las sumas que las secciones destinen a este objeto, pueden enviárselas por nuestro intermedio.

**Consultas de la F. O. R. A.** — Cómo deben contestarse. — En vista de la confusión que suele originarse en las secciones con motivo de algunas consultas que el C. F. de la F. O. R. A. formula a los sindicatos adheridos, estos comités creen conveniente indicar cuáles es, a su juicio, el mejor procedimiento a seguir en tales casos.

El C. F. de la F. O. R. A., cuando tiene que afrontar situaciones graves, consulta previamente a las organizaciones federadas.

Ahora bien; nuestras secciones en estos casos, deben tener muy en cuenta que forman parte de nuestros sindicatos y que éstos, junto con el del personal de tracción constituyen un organismo independiente de la F. O. R. A., que es la Confraternidad Ferroviaria. Por lo tanto, si mañana, por ejemplo, se tratara de hacer una huelga general, los ferroviarios, antes que nada, deberían buscar de asegurar nuestra propia unidad. Y para conseguir ésta es que los comités formulan estas indicaciones.

Los comités entienden que la unidad anhelada es fácil de conseguir si todas nuestras secciones, al ser consultadas por el C. F. de la F. O. R. A. para una acción colectiva, antes de contestar procuran por medio de las comisiones asambleas mixtas, uniformar a los comités con los demás ferroviarios de la localidad y contestar de acuerdo con éstos. Es preciso, también, que la respuesta sea en todos estos casos concorde, haciendo presente que su materialización estará supeditada a la resolución de los comités y de la Junta Central de la Confraternidad Ferroviaria.

Obrando de esta manera, evitaremos confusiones y aseguraremos para nosotros la unidad que, como siempre, ha de conducir al triunfo.

Circular núm. 17

Comemoración del 10 de Mayo.

Contrariando nuestro más íntimo deseo, hemos de manifestar que no ha sido posible uniformar una acción para conmemorar el día de los trabajadores. La Junta Central nos informa que cada sindicato, por esta vez, procederá en la forma que hubiere resuelto y al mismo tiempo nos hace saber que el personal de tracción se asociará a la conmemoración de esa fecha con un paro de cinco minutos, que se llevará a efecto a las 12 horas.

En vista de lo manifestado, estos comités han resuelto que el personal de tráfico haga una comita con el de tracción suspendiendo sus tareas al mismo tiempo.

En lo que respecta al personal de talleres no se ha tomado ninguna resolución, por cuanto el próximo primero de Mayo es un día domingo y, por consecuencia, todos los talleres suspenden su actividad. A parte de que, aun sin esta circunstancia, el personal de los grandes talleres siempre se asoció a la conmemoración de esta fecha histórica, suspendiendo el trabajo durante todo el día.

Por el mejor éxito de la demostración, es conveniente que los compañeros de tráfico se pongan de acuerdo con los de tracción.

**Boicots.** — En una reunión plenaria de la Junta Central y los cuerpos directivos de los tres sindicatos, al tomar en consideración diversos pedidos de solidaridad formulados por distintos sindicatos, algunos directamente y otros por intermedio de nuestras secciones, con objeto de hacer efectivos ciertos boicots, implicando el transporte de determinados productos, se acordó advertir a las secciones que, por el momento, no es posible prestar dicha solidaridad.

Por lo tanto, las secciones, al recibir solicitudes de esa índole, deben resolverlas de acuerdo con esta resolución, con objeto de no comprometer la estabilidad de nuestra organización en luchas parciales y acciones caóticas e inorgánicas.

No obstante esto, entienden los comités que las secciones, de acuerdo con el espíritu de clase que anima a nuestra organización, han de prestar a los demás sindicatos obreros en lucha, el más franco apoyo moral y pecuniario para cooperar a su triunfo.

Esperando que serán debidamente tenidas en cuenta estas indicaciones, nos es muy grato saludaros fraternalmente. — Por los comités. — Francisco Rosanova, secretario general de tráfico. — R. Kogan, secretario general de talleres.

## MOVIMIENTO INTERNACIONAL

## Congreso Internacional de los Obreros del Transporte

(A realizarse en Ginebra (Suiza) el 18 de abril y días subsiguientes)

Del Comité de la Federación Internacional de los Obreros del Transporte hemos recibido una invitación — dirigida a todas las organizaciones sindicales de obreros ferroviarios, marítimos y del transporte — para participar en el congreso internacional que debió inaugurarse sus sesiones el 18 de abril en Ginebra (Suiza).

En la circular invitación se incluye el orden del día y las proposiciones a tratarse en el congreso. Antes de dar un resumen de las mismas — que consideramos útil para los camaradas — pasemos a otorgar algunos antecedentes sobre la Internacional de los Obreros del Transporte.

Los trabajos preliminares para su constitución iniciáronse en la conferencia internacional que se reunió en Amsterdam (abril de 1919), estando presentes delegados de las organizaciones sindicales de obreros del transporte marítimo y terrestre de Inglaterra, Alemania, Bélgica y Holanda. Estos trabajos se completaron en el congreso que el año pasado efectuóse en Crístianía. Desde la realización de este Congreso, la Federación Internacional de los Obreros del Transporte ha adquirido tanto desarrollo que en la actualidad puede considerarse como la organización profesional internacional más importante y mejor dotada, ya se la considere desde el punto de vista de sus efectivos — 3.000.000 de afiliados —, como por su combatividad y espíritu internacionalista. En este último aspecto, ha podido juzgarse al motivo del boicot a la Hungría del "terror blanco" y en ocasión de la guerra que la Polonia burguesa llevó a Rusia. En los dos casos, los afiliados de la F. I. O. T. cumplieron vigorosamente con su deber solidario y demostraron poseer en muy alto grado sentimientos de clase revolucionaria. La Federación Internacional de los Obreros del Transporte es, pues, y a muy justo título, el más sólido bastión de la Federación Sindical Internacional. Como ésta, tiene su sede en Amsterdam.

En el congreso de Ginebra deberán precisarse los objetivos ulteriores y determinar la vía y los medios por los cuales se realizarán. Han sido invitadas, por esta causa, todas las organizaciones de obreros del transporte existentes en los diversos países, aunque no sean afiliadas a la Internacional respectiva — que tal es nuestro caso por el momento —; no obstante, se hace notar que en virtud de los estatutos por que se rige la F. I. O. T. "sólo tendrán derecho a voto" — dice la circular invitación — las organizaciones adheridas que hayan pagado sus cotizaciones hasta el trimestre anterior al congreso, esto es, el primer trimestre del año en curso. Por lo tanto, representantes de las organizaciones que aun no están afiliadas — agrega — serán bienvenidos y podrán tomar parte libremente en los debates.

En la orden del día figuran los siguientes puntos:

1. Apertura del congreso por el presidente de la F. I. O. T.
2. Elección de la mesa.
3. Revisión de las credenciales.
4. Fijación de la orden del día.
5. Informe sobre la actividad del comité ejecutivo.
6. Informe económico.
7. Discusión de las proposiciones presentadas.
8. Fijar la sede de la F. I. O. T.
9. a) Designar los países de entre cuyos delegados se elegirán los miembros del Consejo General y del Comité Ejecutivo de la F. I. O. T.; b) Elección de los miembros del Consejo General; c) Elección de los miembros del Comité Ejecutivo; d) Elección del secretario internacional.
10. Fijación del país y de la ciudad en que se realizará el próximo Congreso.

Hay veintuna proposiciones presentadas, referentes a: Reacción y militarismo; Colaboración internacional; "Razas oprimidas"; Propiedad colectiva de los medios de transporte en los diferentes países; "Tratado de paz"; Libre comercio; Extensión y organización interior de la F. I. O. T.; Unidad de la organización en el movimiento sindical de cada país; Jornada de ocho horas, condiciones de trabajo y legislación social, y otras diversas proposiciones.

Entre las que tienen en realidad mayor importancia figuran las que se hallan en primer término. La referente a las "razas oprimidas" que, por ejemplo, constata con satisfacción que aun no están afiliadas y podrán tomar parte libremente en los debates.

Remarca la necesidad de favorecer ese surgimiento sindical para evitar más eficazmente la concurrencia de los obreros de color y de Asia y tender a elevar el nivel de vida de éstos uniéndose con ellos "con el objeto de sacudir el mundo entero el yugo de las clases dominantes."

**SOBRE LA REACCION Y EL MILITARISMO**

La proposición relacionada con estas cuestiones tan palpitantes, que somete a la aprobación del Congreso el propio Comité Ejecutivo, dice así:

"El congreso sostiene la acción emprendida por el Secretariado y el Consejo General en cuanto concierne a las medidas adoptadas con el fin de hacer efectivos las resoluciones votadas en el congreso de Crístianía contra las guerras imperialistas y el militarismo; Saluda y aprueba calurosamente la acción realizada por todas las organizaciones de los diferentes países, que retardó e impidió el transporte de municiones y material de guerra destinado a Polonia para ser utilizado contra la Rusia de los soviets."

Saluda igualmente a las organizaciones que por medio del bloqueo sistemático a Hungría han amoninado los rigores del "terror blanco" dirigido contra los socialistas y sindicalistas de ese país;

Afirma que el arma más eficaz contra el militarismo y el imperialismo de todos los países está constituida por la Federación organizada del movimiento sindical.

Encarga al Secretariado, Comité Ejecutivo y Consejo General poner en juego todo su celo y su energía, sea por los medios propios de la F. I. O. T., sea en colaboración con el movimiento obrero internacional en general, para contrarrestar y hacer fracasar todas las tentativas y designios del militarismo imperialista o el capitalismo internacional destinados a sostener la reacción, la contrarrevolución o la guerra."

## El desarrollo del movimiento sindical en Alemania

Del semanario sindicalista "L'Atelier", que se publica en París, sacamos los datos que, debidos a la pluma de su colaborador L. A. Thomas, publica respecto del desarrollo del movimiento sindical en Alemania.

La Central obrera alemana fué fundada en 1890. Desde entonces hasta el año 1919, su nombre era simplemente el de Comisión Central de los Sindicatos. Recién en julio de 1919, con motivo de un congreso realizado en la ciudad de Nuremberg, modificó aquella designación por otra cuya traducción es exactamente: Unión Sindical General Alemana de los sindicatos libres. En ocasión de ese congreso, la organización agrupaba, en cifras redondas, 5.700.000 miembros. A fines de 1920, según ciertas cifras cuya publicación oficial no ha sido hecha aún, el número total de adherentes era de 8.013.693.

Por las razones que ya han sido expuestas a propósito del movimiento sindical inglés, las estadísticas detalladas no pueden ser más recientes que las de fines del año 1919. Es necesario servir de ella para poder estudiar la situación material del movimiento obrero alemán y su desarrollo.

Al efecto, veamos primeramente en breves líneas cuál ha sido la progresión que ha seguido la Central alemana desde la fecha de su fundación hasta 1919.

Año	Adherentes
1891	277.659
1900	480.427
1910	2.017.293
1913	2.573.718
1917	1.106.767
1919	5.479.073

Por este cuadro se advierte que el progreso de la organización sindical alemana no sólo sufre una detención en 1917, sino también un notable retroceso. Corresponde al período del gran conflicto europeo, a raíz del cual la organización alemana vio disminuir enormemente sus efectivos. Alemania sufrió posiblemente el país donde más se hicieron sentir los efectos de la guerra sobre la organización sindical. Con todo, las cifras del año 1917 son las más elevadas de ese período y ellas marcan un crecimiento sensible, que se acentúa en 1918, después de la revolución que movió la caída del káiser. En 1918 el número de afiliados ya era de 3.801.000 miembros.

Si se tiene en cuenta que Alemania, después del tratado de Versalles, ha visto cercenado su territorio, el progreso que anuncia el total de afiliados en 1919 con relación al año 1913 es mucho más visible. Pues hay que considerar que en los 2.573.718 miembros agrupados de 1913 se hallaban comprendidos también los de los territorios que hoy no están dentro de los límites geográficos del ex imperio.

Como se sabe, el movimiento obrero alemán está fuertemente centralizado. No obstante entre las distintas federaciones que constituyen la Unión se advierten diferencias muy importantes. Algunas agrupan un número considerable de miembros, mientras otras, por el contrario, alcanzan a efectivos verdaderamente ínfimos. Por ejemplo: la Federación de los obreros xilógrafos cuenta apenas 166 miembros y la de los metalúrgicos alcanza a 1.301.536 miembros.

Las doce federaciones más importantes, después de esta última, son las siguientes: Obreros de fábrica (término medio del año 1919), 477.251 miembros; mineros, 396.950; obreros de transportes, 393.803; de la construcción, 329.155; de la industria textil, 308.705; trabajadores en madera, 284.940; agrícolas, 265.562; ferroviarios, 222.662; obreros municipales, 201.622; empleados, 195.957; sacos, 144.585.

En Alemania, como en los otros países, una de las características del movimiento sindical durante el reciente período ha sido el desarrollo considerable de la organización femenina. En el curso de los últimos diez años su progresión ha sido la siguiente:

Año	Obreras organizadas
1910	161.512
1913	230.347
1917	268.614
1919	1.192.767

Los datos del año 1920, que, como decíamos más arriba, no han sido oficialmente tomados, atribuyen a la organización femenina 1.700.000 afiliadas. Las federaciones donde se registran mayor número de obreras organizadas en 1919 eran las siguientes: de la industria textil, 204.982; la metalurgia, 191.904; obreros de fábrica, 146.753; empleados, 107.796.

Después de haber señalado las cifras relativas a la Unión Sindical General, corresponde que señalemos el lugar que ocupa esta central en el conjunto de las organizaciones profesionales de los trabajadores alemanes.

Es sabido que el movimiento obrero de este país no está unificado. Al lado de los sindicatos libres, con tendencias socialistas, de los cuales acabamos de ocuparnos, existen otras organizaciones con otro carácter, político o religioso. Los sindicatos Hirsch-Dunker (liberales) y los sindicatos cristianos son las dos principales organizaciones rivales. Las que le siguen tienen menos importancia, aun las "localistas" (que se distinguen por su tendencia anarquista). Según se afirma, éstas agrupan a 150.000 miembros, pero parece que esta cifra marca el doble del número exacto de sus adherentes. Existen, además, organizaciones aisladas, las cuales



agrupaban en 1918 a 215.000 obreros, en cifras redondas.

Todas estas organizaciones han aprovechado el crecimiento que ha experimentado en general el movimiento sindical. Pero para todas ha sido este crecimiento — aun considerado en su proporción — más débil que para los sindicatos libres.

En 1919, por ejemplo, las organizaciones Hirsch-Dunker agrupaban en 14 federaciones 189.831 miembros contra

	1918	1919	Aumento
Sindicatos Libres . . . . .	1.664.901	5.479.073	3.814.082
Hirsch-Dunker . . . . .	113.792	189.831	76.039
Cristianos . . . . .	392.914	858.283	465.369

Totales . . . . . 2.171.697 6.527.187 4.355.490

Se ve, pues, que el aumento, aun relativo, ha sido favorable, sobre todo a la Central Obrera Alemana.

Esta comprobación es muy interesante. Y todavía será necesario agregar que la fuerza de la Unión General Sindical se encuentra considerablemente

113.792 en 1918. De aquella suma sólo 18.986 correspondían al sexo femenino.

En la misma época, los sindicatos cristianos contaban 25 federaciones, con un total de 858.283 miembros, de los cuales 160.024 eran mujeres. Esta misma organización contaba en 1918 con 392.914 afiliados.

Advertimos que estas cifras indican el término medio de cada año. Se puede, por tanto, establecer el siguiente cuadro:

	1918	1919	Aumento
Sindicatos Libres . . . . .	1.664.901	5.479.073	3.814.082
Hirsch-Dunker . . . . .	113.792	189.831	76.039
Cristianos . . . . .	392.914	858.283	465.369

aumentada, si se considera que la Federación de los empleados técnicos, designada por abreviación "Afa", no obstante ser una organización independiente, coopera estrechamente con aquella. Actualmente la "Afa" agrupa, en cifras redondas, un millón de miembros.

## Movimiento e Informes Seccionales

### RIO CUARTO

#### PROCEDIMIENTOS ABUSIVOS

Las Higueras. — El jefe de esta estación, señor E. Glover, parece que quisiera retrotraer a la vida ferroviaria las viejas y arbitrarias prácticas abolidas ya por la fuerza de la organización de los trabajadores conscientes, pero que, bajo ningún concepto, hemos de permitir que un jefecillo cualquiera venga a restaurarlas.

En los momentos actuales es un absurdo exigir a obreros o empleados la realización de trabajos que no están encuadrados dentro de las prescripciones dispositivas, que determinan obligaciones y derechos, de los cuales todos tenemos plena conciencia — por cuanto ello equivale a la provocación de liberada de conflictos injustificados, casi siempre inspirados por futilidades de índole puramente personal.

Por esta razón creemos que el mencionado jefe, dada su decapitad, ha perdido el buen sentido de la realidad. Sin embargo, que conste que estamos dispuestos y en condiciones de exigir el respeto que como hombres merecen los trabajadores del riel.

Concretamos: El 24 de marzo, después de cumplir sus horas de servicio reglamentarias, el veterano servidor de los tiradores del riel "ordena" al auxiliar Gludici que tomara servicio nuevamente al día siguiente a las 6.30 horas, recibiendo como respuesta la negativa, puesto que el diagrama le indicaba que debe hacerlo a las 9 horas.

Pero, a pesar de las terminantes e interversables disposiciones vigentes, este buen inglés, continuando sus ilógicas y torpes exigencias, a las 6.35 se presenta en el vagón que constituye el domicilio del auxiliar, y golpeando bruscamente la puerta con un tremendo garrote, lo increpa duramente, declarándolo suspendido por "desobedecer sus órdenes".

Indistintamente el compañero Gludici protestó telegráficamente a la superintendencia de Córdoba; ésta hizo oídos de mercader, subsistiendo la suspensión hasta que el inspector de tráfico seccional recibió informes y comprobó la injusticia.

Según tenemos enterado, le costó ingentes esfuerzos al señor Tyler para hacerle comprender a su consociado el error cometido. Pero esto no es todo. En las Higueras las obligaciones del cambiista son múltiples. Aparte del pintoresco denominativo creado por la empresa — "peón cambiista" — es también peón para el servicio doméstico en general del señor jefe, sin responsabilizarse absolutamente por los daños que este compañero pudiera sufrir en el desempeño de funciones ajenas al servicio ferroviario.

Tan es verdad esto, que días pasados escuchamos leer al cambiista Fernández, en un trozo de la misma le produjo una herida en la boca, hecho que el cretino superior celebró con burlicas risotadas.

Desde entonces, Fernández, suficientemente alicaído por la dura experiencia, se concreta al exclusivo cumplimiento de su deber como empleado ferroviario, haciendo abstracción de los nuevos valores sociales. Esta actitud, como es de suponer, despertó en la persona del jefe tal sentimiento de repulión hacia Fernández, que no pudiendo castigar en otra forma "semejante indisciplina", se satisface con difamar a la Confraternidad, diciendo que ella irrita al personal. Sin quererlo, confiesa, pues tiene la profunda e inequívoca convicción de que la Confraternidad con su inquebrantable acción creadora de nuevos valores sociales, terminará con los dífusos resabios del amoralismo sistemático.

Estación Luca. — La superintendencia de Córdoba, poniendo de relieve, una vez más, la perversa ingeniosidad que ha caracterizado todos sus actos, ha organizado un servicio especial de auxiliar para las estaciones Luca y Arroyo Cabral, utilizando un solo empleado con el irrisorio y vergonzoso sueldo de 30.26 pesos.

Según los informes que nos suministra el compañero Ramón Perea y como tampoco escapan a la inteligencia de nadie, este novel y por demás cómodo servicio le perjudica lamentablemente en sus insignificantes intereses de asalariado, por cuanto y como consecuencia del cambio de horario de los citados trenes, se ve forzado a pagar pensión en ambas partes, es decir, 55 pesos en Luca y 45 en Arroyo Cabral mensualmente, arrojando un déficit de 10 pesos por mes, sin incluir otros gastos indispensables inherentes a su conservación personal.

La superintendencia de Córdoba, consecuente siempre con su tradicional intransigente desconsideración hacia el personal bajo su dependencia, a la reclamación del compañero tan vilmente explotado ha contestado con astutas evasivas, sin asignarle el vicio que tan humanamente le corresponde y reembolsarle las erogaciones extraordinarias que hiciera el compañero Perea de su pequeño particular.

En este sentido, ha planteado el asunto la sección, esperando que de un momento a otro se resuelva favorablemente, pues en caso contrario se ordenará la suspensión del servicio en Arroyo Cabral, hasta que la superioridad proceda con más seriedad y justicia.

El Cuarta. — El relevante interno,

### BASAVILBASO

#### ATROPELLOS POLICIACOS—VARIAS

Los obreros de esta localidad vienen siendo víctimas de atropellos injustificados por parte de los sabuesos policia-

Las citaciones, amenazas y detenciones de honestos trabajadores están a la orden del día.

Se está haciendo poco menos que imposible el tránsito de trabajadores organizados a determinadas horas de la noche, pues es expuesto a sufrir algún atentado de parte de las hordas policia-

Sin embargo, a elementos de la línea patriótica no se les molesta en lo más mínimo y se les permite la ostentación de sendos puñales en la cintura.

Tal es en realidad lo que pasa en Basavilbaso.

A todo esto debe agregarse el brutal atropello de que fue víctima nuestro camarada Martín Correa, capataz del depósito de combustible de la empresa, en la noche del 15 de marzo.

En las circunstancias que este camarada se dirigía a su domicilio lo fue interceptado el paso por una patrulla de milicos, que a la voz de ¡párese!, como si se tratara de algún vulgar delincuente, lo empujaron de inmediato a balazos con el camarada Correa.

De resultados de este criminal atropello, el camarada Correa resultó herido de un balazo en el lado izquierdo de la cara.

El camarada Correa, al repeler la agresión de los policías, hirió de un balazo en una pierna a uno de sus agresores; éstos, al ver caer a uno de sus colegas, pusieron pies en polvorosa. Justo es dejar constancia de que no obstante haberse denunciado en oportunidad otros abusos al señor ministro de gobierno, éste no ha intervenido, con lo que, para cortar de una vez por todas este estado de cosas, que a no mediar la intervención de las autoridades que corresponden, puede tornarse más grave aun. Denunciamos este caso a la vindicta pública, y desde las columnas de nuestro defensor EL OBRERO FERROVIARIO dejamos constancia de nuestra voz de protesta ante hechos de esta naturaleza.

Transcribimos a continuación el telegrama de protesta enviado al presidente de la república, a raíz del atropello policial de que fue víctima el obrero Correa. Dice así:

Dr. Hipólito Irigoyen. — Casa de gobierno. — Bs. Aires. — Nuestra más enérgica protesta atestado perpetrado al obrero pacífico Martín Correa por policías de esta localidad. (Firmado): Quiroga, Capelletti.

### HOMENAJE

En la asamblea general efectuada por los afiliados de Talleres y Tráfico el día 12 de marzo de 1921, y moción del camarada C. Leiva, la asamblea se puso de pie en homenaje al malogrado camarada Carlos Gallini, muerto trágicamente en el cumplimiento de su deber y en circunstancias de todos conocidas.

Se advierte a los asociados que cuando por razones de servicio sean trasladados a otra sección, se sirvan pasar aviso a la secretaría, o ya sea por intermedio de los delegados cobradores, a fin de evitar dificultades en la cobranza, y hacer los traslados correspondientes en los carnets. — Corresponsal.

### LINCH

EXPULSION DE UN MAL SOCIO

Como el ex camarada Alfredo Rojas, no contento con lo que se le haya aplicado el artículo 14, incisos b) y c) de nuestros estatutos, anda propagando noticias falsas y a dejar las cosas en su lugar, aclarando varios puntos que muchos compañeros desconocen.

El citado señor se hizo acreedor a la aplicación del artículo 14 por los siguientes motivos: El día 17 de febrero este guarda tomó servicio a las 24 de la noche, con tren 65 como ayudante, al llegar a Estación Empalme se le ordenó de la oficina de movimiento, debía tomar tren 50 quedado allí por haber plantado el personal de máquinas conjuntamente con el guarda por horas de servicio cumplidas.

Como en dicha estación no se contaba con personal de máquinas hasta las 9.40, el citado tren salió de Empalme recién a las 11.30, faltándole al guarda el tiempo de hora para terminar su servicio, al salir manifestando que debía de servicio que en cuanto se le cumpliesen las horas plantaría el tren, cosa que no lo hizo, trayéndolo a destino con más de quince horas de servicio.

Como esta actitud fuese censurada por varios camaradas y ratificada por el personal adicto a la empresa, este señor se envalentonó en tal forma (por sus demostraciones de aprecio de estos últimos) que no tuvo reparos en atacar públicamente a la organización, denunciando a los que militan al frente de ella.

En vista de lo que antecede, se le citó para una asamblea a la cual no concurrió, en cambio envió una carta diciendo que no podía concurrir por presiones de un inconvenciente inesperado, pero que lo haría a la próxima reunión. No quiere entrar a discutir si decía o no la verdad, pero sí puede notificar que lo han visto varios camaradas el día en que se efectuó la asamblea que el citado señor andaba de "zarafa corrida" por diversos boliches de la localidad.

Como la carta por él enviada llegó demasiado tarde la asamblea acordó — en vista de lo expuesto anteriormente — su expulsión del seno del Sindicato.

Habiendo llegado a oídos de él lo resuelto por ésta, desahogado en improperios y denuestos de toda clase y calibre, se este hombre hubiera leído con detenimiento nuestros estatutos, hubiera llegado a evidenciar que las expulsiones recién se sancionan en la siguiente asamblea, una vez que los últimos han recuperado su tranquilidad y no obran precipitadamente ofuscados por el acaloramiento.

Ahora, aclarada las cosas, llamo la atención de los camaradas para que sepan con qué clase de sujeto tratan. — Corresponsal.

### TRENQUE LAUQUEN

#### PROGRESO DE LA SECCION

Una de las tantas secciones que resurgen es la de Trenque Lauquen, y aparece en el escenario de la lucha sindical para, sin tardar sacrificios, cooperar y alentar a los hermanos de trabajo, dignificando así nuestra organización y glorificando con los éxitos de nuestra lucha.

Dejamos que resurja, porque des-

ta del letargo del "autonomismo" a que la llevaron criterios tal vez bien definidos, aborregando una era de acción inmensa, cuyo fruto fue la desorganización.

Hoy vuelve a formar en las filas compactas donde militan todos los trabajadores del riel, comprendiendo que aunando esfuerzos se vigorizan las instituciones gremiales y se llega al éxito de lo que constituyen los justos anhelos del obrero del riel.

Los primeros pasos dados en pro de la organización tropezaron con el elemento amarillo (que abundaba), pero los heróicos compañeros no se amedrentaron ante este inconveniente: intensificaron su campaña, abrieron las puertas del local para todo el mundo, y la sana prédica convenció muy pronto a los que ignoradamente estaban aportando su óbolo a la mal llamada Asociación F. Nacional.

Es así como esta sección se formó, vigorizando sus filas con el casi espontáneo ingreso de la mayoría de los obreros de esta, Tráfico, Talleres y V. y Obras. Es digna de mencionar la actitud de los obreros de Saliqueló, Tres Lomas, M. Quinto, Toay y otras muchas estaciones, que se apresuraron a solicitar su ingreso a la Confraternidad Ferroviaria, dando con esto una prueba espontánea del entusiasmo que despertó la reorganización de la sección.

INAUGURACION DE UN NUEVO LOCAL Y ANEXO BIBLIOTECA "LUZ DEL RIEL"

El 28 del corriente fue inaugurado el nuevo local, debidamente amueblado y su anexo la biblioteca "Luz del Riel", la que cuenta con más de 300 volúmenes, está a cargo de una comisión de activos e inteligentes compañeros, los que sin escatimar sacrificios la elevarán al nivel de que es digna nuestra organización.

UN TRAIDOR DE NUESTRA ORGANIZACION

Por unanimidad, en las asambleas ordinarias del 15 del corriente fue expulsado el ex compañero guardacarga Luis Introna, por haberse podido comprobar varios actos de servilismo y ser un perfecto alcahuete del jefe seccional. Todos los compañeros recibieron con agrado la expulsión de este reptil.

Compañeros: es necesario que a esta canalla se le haga conocer la fuerza de nuestra organización aplicándole el correctivo que es merecedor. Despreciado, alejado de ese ruin falso indigno de nuestro aprecio. — Corresponsal.

### RIO SEGUNDO

NUEVA COMISION ADMINISTRATIVA

En la última asamblea efectuada por esta sección se procedió a la renovación de la comisión administrativa de la misma, la que quedó compuesta por los siguientes camaradas:

Secretario general, José Curto (reelecto); pro, Tomás Loyola; de actas, José Gasparini; tesoro, Juan González; contador, P. Vergara; correspondiente, Agustín García; cobradores: José Acosta, Antonio Salcedo, José Gasparini, R. Segura y Juan Villalba. — Corresponsal.

### LOS ARBOLES

UN JEFE MOREIRA

El jefe relevante, llamado Argüello, días ha demostró su "valentía" con la guardavías, compañera Emilia de Videla. Llamó a ésta a su oficina, y por la sencilla razón de que ella no comprendió sus palabrotas, se enfureció de tal forma que comenzó a pegarle, amén de insultarla hasta el cansancio.

Valentías como ésta son las que llevan a cabo los degenerados como Argüello.

Es bueno que los camaradas de esta tomen nota de este hecho a fin de que den el trato que se merece este "moreira" de arrabal. — Corresponsal.

### FORMOSA

HERMOSO TRIUNFO

Los compañeros de la sección Formosa han conquistado un nuevo triunfo sobre la terca superioridad de los ferrocarriles del Estado que, siguiendo en su tren de injusticias, pretendía obligar a los compañeros peones de cuadrilla a reemplazar a los cargadores de leña de los vapores que se encontraban en huelga.

Desde el primer momento, los camaradas peones de cuadrilla se negaron a efectuar ese trabajo; en primer término, por no traicionar a los obreros en huelga, y en segundo lugar, porque sería obra de insensatos ir a cargar los vapores por el misero jornal de \$ 2.50 por día que perciben los peones de V. y O.

Así, pues, se produjo el conflicto, siendo inútiles todas las gestiones de arreglo iniciadas por nuestra sección ante la gerencia, causa por la cual se declaró la huelga que a las pocas horas de iniciada dió el triunfo más ruidoso a los camaradas.

Estos actos, es de esperar sirvan de lección a la terca superioridad que no titubea en provocar conflictos con los obreros para satisfacer bajos caprichos. — Corresponsal.

### ROSARIO (R. P. B.)

A LOS EMPLEADOS DE ADMINISTRACION

Esta subsección, teniendo en cuenta que los empleados de administración son los más explotados y vejados por los capitalistas del riel, y que su alejamiento de la organización lejos de beneficiarlos los perjudica grandemente, ha resuelto llamarlos a sus filas con el fin de que puedan, conjuntamente con el resto de los trabajadores ferroviarios, contribuir al mejoramiento de su situación económica y social.

Consideramos que ha llegado el momento de que los compañeros empleados se den cuenta de la situación de inferioridad en que ellos mismos se colocaron permaneciendo al margen de nuestras luchas, y acudan presurosos a nuestro lado a laborar su propio bienestar y a conquistar el respeto de los miembros de clase que entregan todas sus energías e inteligencia a la emancipación obrera.

Los trabajadores organizados, desde nuestras filas os esperamos ansiosos de estrecharlos en el fraternal abrazo que debe unir a todos los explotados para poder poner fin a la ignominiosa explotación de que nos hace víctimas la clase capitalista.

A decidirse, camaradas, pues la decisión en estos momentos es signo de cobardía.

Que cada empleado de oficina sea un digno compañero nuestro y un valiente soldado de la Confraternidad Ferroviaria, que es el instrumento de liberación de los explotados del capitalismo del riel!

### FALLECIMIENTO LAMENTADO

A la avanzada edad de 74 años, el día 5 de abril dejó de existir el que en vida fuera nuestro querido y aguerido compañero Ricardo Gutiérrez.

Nuestro sincero pésame a su familia. — La Comisión.

### ROSARIO (C. A.)

#### NOTA DE AGRADECIMIENTO

El subscrito, se permite dejar expresa constancia de su agradecimiento hacia los compañeros de la sección Rosario, Tráfico, de la Confraternidad Ferroviaria, por su reincorporación al servicio de la empresa, de que estaba separado por caprichos de la misma, desde marzo de 1920.

Es necesario hacer notar que mi readmisión se produjo por imposición de nuestra organización, pues las gestiones que se venían realizando fracasaron toda ante la pertinaz intransigencia de la superioridad de este ferrocarril.

Este hecho, que demuestra el espíritu solidario de que están poseídos los camaradas que militan en las compactas filas de la Confraternidad Ferroviaria quedará latente en mí, obligándome, naturalmente, por un deber de reciprocidad en la noble causa que persigue nuestra invicta organización. — Teófilo Lipores.

N. de R. — La falta de espacio, y, por otra parte, por no considerar de urgencia la publicación de esta nota, lo hacemos ahora habiéndola remitido su autor para números anteriores.

### INGENIERO WHITE

ADVERTENCIA A UN CHARLATAN

Advertimos al sujeto que se hace llamar Miguel Rivero (pesador de vagones), que si no cesa en su manía de charlar contra de nuestra organización, nos veremos obligados a darle el correctivo que se merece.

Todo el mundo sabe en esta sección que es un charro inepto, causa por la cual no se le admite en nuestras filas, donde sólo militan hombres conscientes de su misión. De manera que sus charlas además de ser inútiles a sus fines pueden traer consecuencias desagradables. — Corresponsal.

### 25 DE MAYO

NECROLOGIA

Después de una larga enfermedad dejó de existir nuestro querido compañero Juan Pillit.

La desaparición de este camarada ha producido hondo sentimiento de pesar en nuestras filas, en las cuales el extinto fué un activo militante.

Nuestro sincero pésame a su familia. — Corresponsal.

### NECOHEA

RESUMEN DEL BALANCE

Saldo de 1920 . . . . .	\$ 479.15
Entradas: Enero, febrero y marzo . . . . .	232.80
Total . . . . .	\$ 711.95
Salidas por igual período . . . . .	\$ 202.50
Saldo que pasa a abril de 1921 . . . . .	\$ 509.45

Corresponsal.

### TUCUMAN (C. O.)

LOS PARASITOS EN LA ORGANIZACION — A LOS INDIFFERENTES

Compañeros: Cumpliendo con un deber de obrero organizado y deseando ver a la clase productora en el lugar que le corresponde, hago un llamado a los asociados diciéndoles pongan todo su empeño en librarse de esa desprecupación con que miran nuestras asambleas, siendo que es ahí donde los trabajadores se capacitan para defender sus derechos, hasta hoy usurpados por los capitalistas y sus lacayos, y que seguirán haciéndolo mientras exista una clase asalariada despreocupada e ignorante.

Es doloroso, es triste para un obrero que piensa, oír todos los días la constatación que dan muchísimos asociados al reprochárselos su inasistencia al local social, contestar así a manera de defensa: ¿Cómo es que Fulano no concurre y no le dicen nada? Y yo ahora a todos juntos les contesto: ¿por qué son tan amigos de imitar a los indiferentes y a los que al la miseria de sus esposas e hijos los consumen? ¿Por qué no imitan a los hombres que trabajan y se sacrifican por la organización, en beneficio de todos?

Cuando así lo hagan, se habrá llegado a subsanar una de las faltas que tiene la organización gremial, por culpa de una parte de sus asociados.

Comprendo, compañeros, que mis palabras son duras, pero que encierran grandes verdades.

¡A corregirse, pues! A. FASSORA.

### GENERAL PICO

NECROLOGIA

Víctima de un fatal accidente, ha caído para no levantarse más el que en vida fuera nuestro queridísimo compañero Indalecio Rodríguez.

La desaparición de este noble compañero ha causado en nuestras filas hondo sentimiento de dolor, pues el extinto fué uno de los mejores, de los más valientes y leales soldados de nuestra organización, razón por la cual habíase captado la simpatía de todos los compañeros.

¡Paz en su tumba!

Con objeto de evitar que la miseria se enseñoree en el hogar del querido desaparecido, esta sección ha iniciado una suscripción, en la cual es de esperar contribuyan todos los buenos compañeros. — Corresponsal.

### MAZA

¡LOS JEFES!

Hay ciertos jefecillos de estación empujados en provocar al personal con sus bravuconadas de parásitos, como si con ese procedimiento, que tan poco les honra, se enriquecieran ellos o les reportara algún beneficio a la empresa a quien sirven incondicionalmente, los cuales, en su afán de servilismo (más de lo que las empresas les exigen), llegan a ser ridículos a la vista de cualquiera medianamente sensato. El que nos cuenta es el jefe de la estación Maza (F. C. P.), de quien citaremos lo siguiente:

Hace días, los compañeros cambiistas de la ciudad de Maza, habiendo cumplido el ciclo máximo en servicio nocturno, decidieron cambiar turno y lo llevaron a la práctica, sin perjudicar, ni turbar, el servicio; nada más justo y razonable; pero he aquí que no le entiende así el jefe de marras, acosado por como está a hacer cambios los turnos cuando a él se le viene en ganas, perjudicando así al personal; así le sentó bien que su deber es amonestar al personal cuando se lo merece, lo cual aceptamos; pero no que se nos insulte públicamente, pues es bueno que vaya sabiendo que también somos hombres, y que de hombre a hombre es el que más grita el más guapo. Y bueno es también que sepa este tipo que el respeto y disciplina no se mantiene a gritos e insultos, sino en forma muy distinta, sólo los ineptos, los incapaces, los de escaso entendimiento pueden creer que a fuerza de gritos se consigue todo; quien así procede, revela lo que es.

Nos agrada, señor jefe, que tome algunas lecciones de moral y cultura, por el bien y la tranquilidad de todos. Se lo recomendamos sus Empleados.

### CERES

DESVIANDO RUMORES Consideramos necesario poner en conocimiento de los camaradas que los rumores que circulaban en contra de nuestra comisión administrativa fueron originados por un error de interpretación, causa por la cual, al haberse aclarado, ha vuelto a reinar la armonía más perfecta entre todos los camaradas organizados. — Corresponsal.

### MERCEDES (F. C. P.)

DOS INDIVIDUOS SERVILES

Hay individuos aun que creen que sólo pueden progresar en el trabajo valiéndose de medios rastreros y perjudicando a sus compañeros de labor.

Entre estos está el cambiista J. Allmona, que en su afán de ascensos, ha renunciado de nuestra organización, ingresando a la moribunda Asociación F. Nacional, en la creencia de que por estos medios lograría sus fines.

Su émulos, J. Gónola, auxiliar de la estación Lucre, también renegó de nuestra organización, porque así se lo mandó la señora del jefe, a quien le hace la limpieza.

A este sujeto lo recomendamos a los camaradas de La Paternal, donde fué trasladado.

### ACLARACION

Hacemos presente que el resumen de balance publicado últimamente en EL OBRERO FERROVIARIO, corresponde a esta sección, del F. C. P. — Corresponsal.

### BUENOS AIRES OESTE

NUEVA C. ADMINISTRATIVA

Esta sección, en su última asamblea, designó su nueva comisión administrativa, la que quedó compuesta en la siguiente forma: Secretario, G. Riveles; pro, Rosendo Palacios; de actas, José Durand; tesoro, H. Monticelli; pro, J. Marino; vocales: H. Giménez, N. Gioia, J. Rueda y F. Viña; contador, M. Fernández.

—La correspondencia para la sección debe ser dirigida a nombre del secretario, Victoria 2745. — Corresponsal.

### AYACUCHO

RESOLUCION DE ASAMBLEA MIXTA

Los sindicatos adheridos a la Confraternidad Ferroviaria, sección Ayacucho, en asamblea mixta celebrada en fecha 4 de abril, acordaron por unanimidad declarar su repudio por los movimientos aislados, al margen de los estatutos; censurar los propósitos separatistas de las secciones que se declaran autónomas desconociendo a la junta central y comités centrales de los sindicatos y manifestar públicamente su desagrado por la obra confusionista que realizan algunas secciones que envían circulares con el sello social, produciendo la desorientación en las filas sindicales, que sólo tienen la virtud de entorpecer la buena marcha de la organización. — E. Diaz, secretario de la comisión mixta.

### BRAGADO

FRANCO PROGRESO DE LA SECCION

Los ferroviarios de esta localidad que en otrora, juntamente con los de Mocha, caracterizáronse por su espíritu batallador y combativo, vuelven, después de un largo período de inercia y postración a ocupar el puesto de honor que les corresponde en la gran obra de organización y capacitación que tan tenaz y e inteligentemente realiza la Confraternidad Ferroviaria.



## BUENOS AIRES SUD

## UN JEFE PELIGROSO — PROGRESO DE LA ORGANIZACION

Es archisabido que en cualquier parte donde existe un Sindicato, cualquier malestar que se note en sus filas se le atribuye inmediatamente a una propaganda de los que se hallan a su frente y a los cuales la clase burguesa ha dado en llamar "agitadores profesionales".

Sin embargo, no debo de ser una fórmula muy cómoda para huir por la tangente. Estamos cansados de saber que los verdaderos promotores de disturbios son, en la mayor parte de los casos, personas ajenas a la organización sindical y tan solo interesadas en destruir, procediendo un tanto hábil para la procura de un galonete más, muchas veces, tal vez, prometido.

Esto es en sí mismo lo que está ocurriendo en este ferrocarril, pero, como todo principio, donde más se hace sentir la fobia contra los componentes de la Confraternidad, es, sin duda alguna, en la repartición de Tracción Sección Kilométrica, oficina cuyo jefe inmediato es un tal "A. Martinielli" digno ejemplo de los resabios del progreso.

Hace aproximadamente dos meses éste "empleo" no pudo menos que poner en juego toda su influencia, con el fin de que nuestro delegado en esa oficina fuera trasladado a una estación de afuera.

Otro compañero nuestro, Ferrelli, fué empleado para que se procurara trabajo en otra parte, dándosele el tiempo que prescribe la ley respectiva, pero resulta, que antes de fenece el plazo acordado, el 12 de Febrero fué destituido. La excusa, para salvar al procedimiento, fué, de que el mencionado camarada había fallecido un día. En realidad esa falta existió, pero proviamente le fué solicitada a Martinielli, repetidas veces el permiso necesario, el que fué negado por repetidas veces. Se explica esa inasistencia, por cuanto ya sabemos que Terrelli tenía treinta días para buscarse trabajo y éste no le hubiera sido posible hallándose en la oficina.

Terrelli era federado, por eso Martinielli negaba un permiso lógico y justo.

Ahora bien, como esta clase de hombres son cobardes en sumo grado, siempre tienen la precaución de rodearse de un elemento inservible. Hay un empleado que cuenta con tres años de empresa, Tofanelli, le ha nombrado encargado de la oficina dándole al mismo tiempo todas las atribuciones necesarias para continuar la campaña contra nuestros camaradas.

El aspecto deplorable de este empleado obligó a que varios compañeros elevaran una nota al Departamento Nacional de Higiene solicitando se le practicara una revisión, pues presentaba todos los síntomas de los tuberculosos, esta solicitud no fué atendida, o por mejor decir, no sabemos si Martinielli evitó la revisión pedida. Por su parte la comisión de este Sindicato tiene a estudio este caso, cuya gravedad no escapa a la mentalidad de nadie.

La oficina que mencionamos se halla ubicada en una ex cancha de pelota, Hornos 109, sea por esto o sea por que gérmenes contagiosos merodean por la atmósfera — ¿Tofanelli? — desde hace un año a esta parte son varios los camaradas declarados tuberculosos: Robert, Bellotti fallecido, Fontela actualmente en Córdoba y otro cuyo diagnóstico no nos merece por haber sido extendido por el médico de la empresa.

A pesar de todo lo expuesto el sesudo jefe como si nada, todo eso no lo preocupa mayormente, no tiene importancia... su interés está en mantener esa especie de dictadura dentro de la oficina que mencionamos, con evidente perjuicio de los que llevan en una de sus bolsillos el carnet federal. Decimos dictadura y nos ratificamos, ¿qué significa, sino, el hacer trabajar al personal durante quince días, horas extras y domingo de mañana, sin abonarles lo que con toda justicia les corresponde y no pena de que quien no acate será expulsado? ¿Qué significa esa persecución extremada a nuestros camaradas?

¿Qué significa, la declaración que se ha forzado a firmar a algunos empleados de fecha y más menso de antigüedad por la cual reconocen derecho a la empresa de que puede dejárselos cesantes cuando mejor le convenga? (nótese que quien tiene atribuciones para destituir es Martinielli)...

Nos hacemos un deber declarar que, respecto al camarada destituido esta sección no tomó cartas en el asunto a su pedido, pues, según propia declaración, prefiere ir a cualquier parte antes que ver peligrar su salud en esa oficina, que a la fecha tiene bien ganada fama de infecto-contagioso. Lo demás queda a nuestro estudio a objeto de resolverlo a la mayor brevedad.

Puedo pues, el jefe Martinielli estar en el camino, siga provocando no mas, que muy pronto sabremos ponerle las perras a cuarto.

Vivimos una época, muy preciosa para que así como a algunos de nosotros nuestros derechos por cualquier reaccionario... Por mas "Martinielli" que se apellide...

— Continúa el aumento de socios en esta sección. En una de las últimas asambleas realizadas, se aceptaron alrededor de cien fichas, lo que significa un gran interés que actualmente despierta la organización.

— Ha quedado definitivamente agregada la cuestión de la caja de los Sindicatos de Tráfico y Talleres, la fórmula aprobada tiene la virtud — aparte de dar absoluta independencia a ambas entidades — de poner a cubierto una suma respetable, la cual no podrá ser tocada, sin previa autorización de una asamblea general de los dos Sindicatos referidos.

— Las comisiones de estos, tienen proyectada una nueva forma de constitución de la biblioteca (comisión), con la cual estará representado proporcionalmente el Sindicato de tracción.

— Por resolución de una asamblea, donde dióse de paso, se hizo gala de habilidad en el transcurso de la discusión, se aprobó la actitud de la J. C. en el conflicto del C. C. teniendo dicha resolución un artículo cuya letra transcribe: "En caso que los camaradas en huelga del C. C. volvieran a solicitar la intervención de la J. C., ésta preste toda la ayuda material necesaria".

— La última asamblea organizada por la Comisión Mixta, se realizó con la concurrencia de un nutrido número de componentes de los tres Sindicatos, en ella se aprobó la circular de la Junta No. 12.

— El escalón de guardas quedó pendiente para su oportunidad. Se hallan presentes los delegados de esta sección, como también el delegado de Ju-

sta. La representación de nuestro asociado Santos, fué largamente discutida, a raíz de ésta se aprobó por unanimidad la siguientes mocion, quedando así terminado este asunto. "La Sección Buenos Aires Sud en su asamblea mixta de la fecha, después de discutir la situación de uno de los delegados no elegidos por asamblea resuelve:

Que para lo sucesivo, la sección Buenos Aires Sud no reconozca ninguna designación que recaiga sobre uno de sus asociados y que no sea hecha por una asamblea general de cualquiera de los tres Sindicatos independiente o por una asamblea mixta.

Advertir a los asociados, por medio de la presente, que individual ni colectivamente deben aceptar ningún nombramiento que no emane, de acuerdo al lo estipulado más arriba, el que así no lo hiciere será conceptuado como elemento no grato para la organización".

— La Comisión Mixta, reunida con éxito una serie de reuniones del personal, por especialidades, a objeto de propaganda e implantación de un serio boicot a los amarillos y reacios. — Corresponsal.

## LA BANDA

## POSTERGACION DE UNA RIFA

Se comunica a los compañeros que tengan números de la rifa de una jardinería a beneficio de la "Cooperativa de Pan" que en vez de sortearse en la última jugada del mes de marzo ha sido postergada para la última jugada del mes de junio de 1921 de la lotería nacional.

Tratándose de cooperar para el sostenimiento de una gran obra que ha costado muchos sacrificios para llevarla a la práctica, vemos con profundo dolor la poca decisión de algunos compañeros. Por esta causa nos vemos obligados a postergarla.

Los que no tengan números y quieran contribuir en ayuda de esta institución pueden solicitarlos a la comisión de la "Cooperativa de Pan" en el local de los sindicatos de Tráfico y Talleres. — Corresponsal.

## BARADERO

## RENOVACION DE LA C. A.

En una de las últimas asambleas efectuadas por esta sección se procedió a la renovación de la C. A. de la misma, la que quedó compuesta por los siguientes camaradas: Secretario general, Pablo R. Veyla; dos actas, Francisco D. Costa; tesorero, Juan Belli; revisores de cuentas: Fco. Post y Amadeo Copello. Delegados: J. Morbelli, Santiago Podestá, A. Carballido, S. Cataldo, César Codega, S. Scola, José Scola y Antonio Ruggiero. — Corresponsal.

## CHIVILCOY

## DOS INSPECTORES QUE PERDIERON LA VERGUENZA

Hay entre los inspectores de trenes del F.C.O. dos humanos que obedecen al nombre de Santiago y Angel Tiscornia, el primero es de tipo ramboulet y, a decir verdad, da mal olor, pues se ocupa tanto uno como el otro de sacarle las fajas de los dormitorios al guardatrén durante todo el recorrido para ir negando las camas con el pasajejo que los solicita.

Causa repugnancia ver cómo se arrastran estos dos sujetos tan crónicos, ante el pasajejo para sacarle el dinero del bolsillo, con el cinismo más repugnante y asqueroso que pueda existir, pues claramente le dicen al pasajejo que si quiere cama baja tiene que darle la propina que le corresponde al camarero a ellos, porque de lo contrario no hay cama baja.

Ahora bien; paso a citar uno de los casos concretos: El día 22 de marzo por tren núm. 2 viajaban los señores Díaz y Olivares y por el pago de 10 pesos que el señor Díaz le entregó al inspector Santiago Tiscornia, éste le sacó al personal del comedor el compartimiento de 4 camas que ocupaban en el dormitorio 740 y se lo entregó a estos señores y a este personal les dió camas en el dormitorio 782 de Trenque Lauquen.

Siempre he sido enemigo de ocuparme de estos dos sinvergüenzas, pero me veo obligado a hacerlo público para que la superioridad del Oeste tome nota. — Corresponsal.

## LUJAN

## RESUMEN DEL BALANCE

A continuación damos el resumen del balance de esta sección, que comprende el movimiento de caja de la empresa desde junio a diciembre de 1920:

Entradas . . . . . \$ 294.30

Salidas . . . . . " 162.15

Saldo a enero de 1921 . . \$ 132.15

Luis Leonelli, tesorero; P. Borgia, secretario general. — Corresponsal.

## LAS FLORES

## LLAMADO A LOS ASOCIADOS

La comisión administrativa de esta sección llama seriamente la atención a algunos camaradas que no concurren a nuestras asambleas a pesar de estar en la localidad y libres de servicio.

Es de hacer notar que sólo con abonar la cuota mensual, los compañeros no cumplen sus deberes de asociados. Es, pues, necesario que todos y cada uno de los asociados se esfuerce por cumplir con su deber.

## DOS SUJETOS PELIGROSOS

En esta sección tenemos dos ajustadores que podemos considerarlos como los más inmorales y peligrosos enemigos de nuestra clase, de la cual ha reanado. Ellos son: Francisco Rabada y Luis Suárez, serviles hasta el extremo de facilitar sus cunibinas a los capataces, de los cuales, a veces, obtienen idéntico favor y algunos pases de primera para que se recreen con ellas en viajes de placer a B. Blanca.

¡Ojo, pues, trabajadores con tan inmorales sujetos. — Corresponsal.

## CORONEL SUAREZ

## REORGANIZACION — BALANCE

Desde su reorganización, meses ha, esta sección continúa progresando en forma sorprendente.

Todos aquellos camaradas que se encontraban retirados de nuestra organización, debido a la presión que sobre ellos ejercían ciertos empleados superiores, han vuelto a ocupar sus puestos en nuestras filas, llenos de entusiasmo y dispuestos a dedicar toda su actividad al engrandecimiento de la Confraternidad Ferroviaria.

Hasta aquellos que hasta hace poco militaban en la moribunda Asociación F. Nacional, han presentado su renuncia a esta institución, que a todos puede favorecer menos a los obreros, e ingresado a nuestra organización, única desde donde pueden los trabajadores ferroviarios mejorar sus condiciones de vida y defender con alíctives sus derechos de clase.

A fin de que los camaradas se enteren del estado financiero de nuestra sección, damos a continuación el resumen del último balance.

Helo aquí: Saldo diciembre de 1920, \$ 33.20; entradas enero, febrero y marzo 1921, \$ 145.40. Total, \$ 181.60. Salidas, pesos 137.40. Saldo a abril, \$ 44.20. — Corresponsal.

## JUSTO DARACT

## CARTA ABIERTA A LOS ASOCIADOS

El que suscribe, secretario general del Sindicato de Tráfico de esta sección, se permite hacer un llamado a todos los compañeros federados que se encuentren atrasados con las cotizaciones, a fin de que se pongan al día para regularizar la situación económica de esta sección. Como verán, camaradas, por encontrarnos atrasados en la J. C. es que no se nos da representación en los momentos más delicados porque atravesamos el gremio. Pues esta sección no ha mandado delegado a la discusión de los escalones, ¿a qué obedecer? El poco interés que por la organización tenemos nos ha colocado en una situación ridícula ante las demás secciones, que saben valorar el mérito de la organización.

No olvidéis que somos nosotros los que tenemos que pagar los 527 pesos dejados por el ex socio Miguel Villicco, ya que no supimos vigilar su actuación sabremos pagar lo que él se gastó. A los compañeros que no hayan retirado los nuevos carnets se les avisa que pasen por la secretaría a retirarlos; caso contrario, si vencidos los 90 días no les pidieran, perderán el derecho de socio de acuerdo al artículo 13 de los estatutos.

Esperando ver así satisfecha mi aspiración, le saluda cordialmente. — Por la sección, — J. G. Escudero, Secretario general.

## CHACARITA

## RESOLUCION DE ASAMBLEA

## ADVERTENCIA

Ponemos en conocimiento de todos los camaradas de esta sección, que en la asamblea efectuada el 27 del actual, se ha tomado la siguiente resolución: Aprobar por unanimidad la circular núm. 2 pasada por la sección Basavilbaso en lo que respecta a contribuir con medio día de jornal para adquirir una imprenta propia para la publicación del periódico "Confraternidad Ferroviaria". Por lo tanto, esta comisión confeccionará planillas y las entregará a los camaradas delegados que actualmente efectúan el cobro de las cotizaciones, a los cuales deberán las camaradas entregar el medio jornal.

Otra. — Advertimos a los camaradas que a pesar de que esta comisión en una nota publicada en "EL OBRERO FERROVIARIO", reclamaba la actitud de muchos de sus afiliados, con respecto a la inasistencia a las asambleas y a la falta de ánimo que se notaba en algunos compañeros, nota con desagrado que han hecho caso omiso de la mencionada nota y, por lo tanto, en la asamblea próxima se tomará una determinación enérgica al respecto. — La Comisión.

## CHANILAO

## SOLIDARIDAD CON LA F.O.M.

Damos a continuación los nombres de los camaradas de esta sección que han contribuido con su óbolo para la invitación F. O. Martima, como asimismo las cantidades con que han contribuido.

Helo aquí: Con 5 pesos: Jacinto Pintos; con 3 \$: Juan Cocozar, José M. Labo, Cesáreo Rodríguez; con 2 \$: 250; Miguel Alvarez, Benito G. Sánchez, José Rapetti, Antonio Barro, Benito F. Moreno, P. C. Casano, Manuel Fernandez, Blas Unión; con 2 pesos: José Berio, Antonio García, Francisco B. Ramos, Constantino Branciaro, Miguel Capizzi, Angel Callegari, Estanislao Miksa, Saturnino Guevara, Juan Bersira, Mauricio Rannik; con peso 1.50: José Puch, Casimiro Valdez; con 1 \$: Mario Merle, Federico Gago, Alfredo Grinim, José Elías; con 0.50: Esteban Bruno. Total, \$ 61.50. — Corresponsal.

## INTERROGANTE

Con la mayor extrañeza he leído en EL OBRERO FERROVIARIO No. 18, el retiro de la C. A. de la sección Basavilbaso del compañero José S. Mancinelli. No puedo adelantar sobre este punto, porque desconozco el motivo de su renuncia, pero sí, me causa extrañeza, como digo, porque el citado camarada ha sido en Villaguay uno de los líderes en la lucha por la reivindicación del proletariado en general, hoy presenta su renuncia de secretario a los tres días de ser nombrado!... ¿Qué pasa? ¿Es empleado de control? ¿Hay un ambiente retrógrado, un ambiente de inconsciencia en esa repartición? ¿O es que predominan los doctores y plico de "mangangases" que perciben esos camaradas? ¿Habrá claudicado el apreciable compañero Mancinelli? Verdaderamente no sé que es lo que pasa... pero, medito, pienso un instante y no puedo creer de que sean afirmativas ninguna de estas interrogaciones. La familia ferroviaria que hoy llena las filas de la Confraternidad Ferroviaria, libre de hipocresía, con la frente levantada grita: ¡Por encima de todas las tendencias, vicisitudes y a pesar de la burguesía, estrechamos filas! ¿Y cómo no ha de ser así, si el proletariado en esta situación quiere borrar esa mal llamada clase media, esa semi o "pequeña burguesía" que es el azote de media humanidad?

Sobre este punto y cuando remít el traspaso del compañero citado, estuvo a punto de felicitar a la sección Basavilbaso porque iba a sus filas un compañero más, que aportaría su grano de arena al engrandecimiento de nuestra organización y las reivindicaciones del proletariado del riel.

Felipe Ortiz.

## TANDIL

## NUESTROS JUBILADOS

Después de treinta y un años de servicios prestados en el Ferrocarril Sud, acaba de conserse a los honores de

la ley de jubilaciones ferroviarias, nuestro estimado camarada Bartolo Phili. Fue este viejo compañero uno de los fundadores de la sección Tandil, por cuyo robustecimiento luchó en todo momento con una energía digna de ser imitada, por cuya razón se captó la simpatía de todos los compañeros, los cuales queriendo demostrarle su aprecio han organizado un acto de despedida que se hizo extensivo al primer jubila de esta sección del Sindicato de Tracción, camarada Yancorio Raggi.

El nombre de la Confraternidad Ferroviaria, hizo uso de la palabra el compañero José Ibarburu, quien con elocuentes frases, elogió a los viejos luchadores que se retiran a gozar un bien merecido descanso después de tantos años de ardua lucha.

Sean estas líneas la expresión de nuestra sincera simpatía hacia los meritorios compañeros. — Corresponsal.

## PUERTO DE LA CAPITAL

## RESULTADO DE UNA SUSCRIPCION

A continuación damos el resultado de la suscripción realizada por esta sección a beneficio de la familia del que en vida fuera nuestro querido compañero Jesús Convecido.

Helo aquí: Lista núm. 1, \$ 83.40; lista núm. 2, 49.95; lista núm. 3, 61.50; lista número 4, 41.75; lista número 5, 53.10; lista núm. 6, 25.40; lista núm. 7, 24; donado por la sección Buenos Aires Sud, 113.25. Total recolectado, \$ 465.25. Gastos de enterrío, \$ 232.50. Saldo a favor de la viuda, \$ 232.75 pesos.

En la secretaría, calle Balcarce número 1483, están a disposición de todos los compañeros, los comprobantes por si desean revisarlos. — La Comisión.

## BUENOS AIRES (C. G. B. A.)

## PROXIMA VELADA ARTISTICA

Para el día 14 del corriente a las 20.30, la Sociedad Ayuda Mutua Ferroviaria ha organizado una velada, conferencia y baile, que se realizará en el teatro Roma de Avellaneda sito en la calle Sarriena.

El festival tendrá el siguiente importante programa:

1o. La Internacional; 2o. "Triste ley", drama en tres actos; 3o. "El héroe ignorado", monólogo; 4o. Conferencia por el secretario de la Confraternidad Ferroviaria, camarada José S. Basanta; 5o. "El carrero en huelga", monólogo; 6o. "El jardín de la viuda", comedia; 7o. Baile familiar a toda orquesta.

Dado el importante programa a desarrollarse, es de esperar que esta fiesta ha de resultar todo un éxito.

## LA MANIA DEL REPORTE

El día 6 de abril, en circunstancias en que el capataz de cambistas en turno, camarada Florencio Castro, se hallaba estudiando los trenes de pasajeros, fué observado un reporte a la superioridad, acusando a dicho capataz de no acatar órdenes superiores.

Sin embargo, esto es falso, pues el inspector de trenes, señor Tomé—autor de dicho reporte— con el afán de ganar galones, no vacila en decir que a no mediar la intervención de él, se hubieran quedado más de quinientos pasajeros sin poder viajar.

Vamos, señores, ¿cómo se exagera! ¿La perfección, mucha cantidad? ¡Ah, fantástico! — Corresponsal.

## OLAVARRIA

## ¡PROGRESANDO SIEMPRE!

Con la consiguiente satisfacción, anunciamos al gremio el franco progreso de nuestra sección, que día a día se sienta más grande y más fuerte. Núcleos de compañeros que permanecían al margen de la organización o que estaban en la amargura de A. F. nacional, acuden presurosos diariamente a nuestra secretaría solicitando ingresar a nuestras filas. Pero, a pesar de esto, no estamos satisfechos, pues nuestra aplicación no es dejar un solo obrero desorganizado; lo que aún no hemos conseguido, pues quedan unos cuantos que parecen aspirar a ser jefes, ya que a pesar de nuestra sana predicación, continúan desorganizados, se aferrados al caduco sistema de servilismo.

Empero, tenemos esperanza de que muy en breve, han de darse cuenta del ridículo papel que desempeñan, y se apresurarán a ocupar el puesto que les corresponde como obreros. — Corresponsal.

## PERSONA BUSCADA

Se desea saber el paradero de Eduardo Teset, que supo trabajar en Villa Mercedes y Justo Daract.

Datos al respecto, al camarada J. Tuset, estación Idiazabal (F. C. C. A.)

## GALVEZ

## FALLECIMIENTO LAMENTADO

Victima de una penosa enfermedad, el 23 de marzo, dejó de existir el que en vida fuera nuestro querido compañero Viviano Roldán.

El fallecimiento de este soldado de nuestra causa ha producido profundo sentimiento entre todos los compañeros.

En el acto del sepelio, que fué imponente, hizo uso de la palabra en representación de la Confraternidad, el compañero Luis Peláez.

Nuestro pésame a su desconsolada familia. — Corresponsal.

## QUILMES

## IMPORTANTE RESOLUCION

La comisión administrativa de los Sindicatos de Tráfico y Talleres de la Confraternidad F., sección Quilmes, en su última reunión, llevada a cabo con fecha 22 del actual, ha resuelto organizar conferencias periódicas de carácter sindical para los ferroviarios de esta localidad.

Este temperamento, que esta sección desea practicar, servirá para dar mayor vida y robustecer las filas de la Confraternidad, a la par que despertará la conciencia socialista, aun adormecida, de algunos compañeros que debido a la falta de quien mantenga latente el ánimo, dejan de concurrir al local. Estas conferencias periódicas que se realizarán en esta sección, han dado ya resultados positivos en otros gremios, por lo tanto, los ferroviarios de todas las secciones de la Confraternidad, deberían hacer lo mismo, para así hacer comprender a los trabajadores el rol y la acción revolucionaria que deben desarrollar los sindicatos en su lucha contra el capitalismo explotador y tiránico. — La Comisión.

## EMPALME LOBOS

## "LA YUNTA BRAVA"

Para que sean conocidos entre los federados de nuestra sección y de los demás compañeros del riel, hoy tenemos que ocuparnos de esta "yunta brava", domiciliada en 25 de Mayo.

Ellos son el guarda Medina y el guarda Brek Ventura. Habiéndoles hecho presente varias veces, hoy tenemos necesidad de llamarles la atención por su manera de proceder.

El 6 del pido, corrieron el tren número 602, con hacienda, de 25 de Mayo a Empalme Lobos y llegaron a las 2.30 de la mañana, luego fueron llamados para salir 8.13 con tren 16 a Plaza. Como se ve estos dos serviles de la empresa, apenas tenían un descanso de 5 horas y 37 minutos, y salían muy serviles! ¡Muy contentos! — Corresponsal.

## ALTA CORDOBA (F. C. C. N. A.)

## TRASLADO DE UN JEFE

Por resolución de la "superioridad" atención a la constante y eficaz acción desarrollada, desde su puesto de jefe de sección que desempeña desde algunos años atrás, ha sido trasladado a Santa Fe el señor Augusto Fernando Sauvanet.

Este traslado que constituye un ascenso, viene en buena hora a premiar la labor honesta de un funcionario que ha sabido captarse las simpatías generales por sus dotes de superior corrector para con sus subalternos.

Es por esto que los empleados que hasta hoy estuvieron bajo sus órdenes le harán objeto de una simpática demostración de despedida, la que consistirá en un pergamino y medalla de oro, testimonio de los afectos conquistados durante su permanencia en el cargo que abandona. — Corresponsal.

## BOLIVAR

## HOMENAJE A GALLINI

En la asamblea general mixta efectuada por esta sección de la Confraternidad, el día 20 de abril, se acordó por mayoría de pío un homenaje al querido compañero Gallini, muerto trágicamente en el cumplimiento de su deber, y expresar por medio de la prensa obrera, nuestra sincera condolencia a la viuda del extinto. — Corresponsal.

## BAHIA BLANCA

## ACLARACION

La asamblea mixta de los sindicatos de Tráfico y Talleres efectuada el día 7 de enero de 1921, considerando las informaciones recogidas por la comisión designada a objeto de aclarar lo que hubiera de cierto en las acusaciones hechas por Alejo y Morán Ramírez contra el compañero José Fernández, en el que se llega a las siguientes conclusiones:

1o. Que la acusación hecha contra Fernández de haber éste defraudado fondos a la sección Maldonado es inexacta, pues sólo se trata de una deuda particular de \$ 4.00 (cuatro pesos y noventa centavos) a un ex ferroviario.

2o. Que los acusadores han influido en la sección Maldonado para que ésta se niegue a dar intervención en este asunto a la comisión que con este fin se designó en nuestra asamblea de fecha 6 de noviembre de 1920, lo que demuestra que temen la intervención de un tercero, apegan a este litigio, que aclaren lo que pudiera haber de cierto en la acusación.

3o. Que de lo que la comisión y otros compañeros han podido averiguar, se llega a la conclusión de que este asunto se reduce a una rencilla personal, como lo demuestra el que el compañero Alejo haya hecho todo lo posible por reemplazar al compañero Fernández en el puesto que actualmente ocupa, la asamblea resuelve:

1o. Declarar que el compañero Fernández queda definitivamente reincorporado a nuestras filas, sin que afecte a su persona absolutamente la anterior acusación.

2o. Aconsejar al camarada Fernández abone la deuda de \$ 4.90 al ex ferroviario Hermilio Iglesias.

3o. Dar a publicidad esta resolución en EL OBRERO FERROVIARIO.

## LA COMISION.

## BEAZLEY

Nuevamente esta sección da muestras de bastante actividad.

La mayoría de los compañeros que en los últimos tiempos permanecieron en una lastimosa indiferencia, están reaccionando y dedican toda la actividad posible a nuestra organización.

Es de esperar, por esta razón, que muy en breve esta sección vuelva a adquirir la fuerza y prestigio de otros tiempos.

Sólo quedan algunos reacios que se resisten a ingresar a nuestras filas, y que por sus procederes se hacen acreedores al desprecio de todos los obreros conscientes de sus deberes y derechos.

Para el próximo número de EL OBRERO FERROVIARIO, si estos hombres se cambian de opinión y por ende de procedimientos, prometemos publicar los nombres.

## SANTA TERESA

## COMO MIENTEN LOS DIVISIONISTAS

Los elementos que más bien que a otra cosa responden a los intereses capitalistas — los divisionistas — quien sabe con qué recursos, sacan un pasapelo que cínicamente titulan "La Voz del Ferroviario". Este pasapelo aparece en Rosario.

Bien. En uno de sus últimos números, seguramente para demostrar a sus amos que no permanecen inactivos, anuncian que en esta sección cuentan con una buena cantidad de adherentes para el fantástico "indicato único". ¡Con qué cinismo mienten estos desgraciados!

Para que los ferroviarios no lo ignoren, declaramos que en la sección Santa Teresa sólo hay dos sujetos de esa calaña; dos divisionistas que carecen — como todos sus complices — de la más elemental noción de moralidad obrera.

Estos individuos son Felipe Calabardino y Repizo.

El primero de estos sujetos jamás fué organizado, y cuando algún compañero le preguntaba, con el cinismo característico de los judas, contestaba que pertenecía a la sección Pergamino. Pero, como jamás enseñó su carnet, y sabiendo de nosotros que celebramos conferencias secretas con el jefe, a quien comunicaba todas las resoluciones tomadas por nuestra organización, le hemos prohibido la entrada a nuestras asambleas.

Estos es, compañeros, el sujeto que tanto anuncian los divisionistas.

El otro — y no hay más — es el más vulgar de los alcohólicos, pues su conducta preocupada en resaca a los demás camaradas de trabajo.